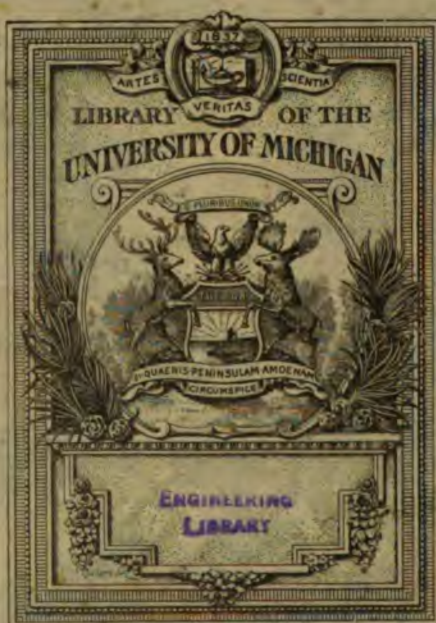
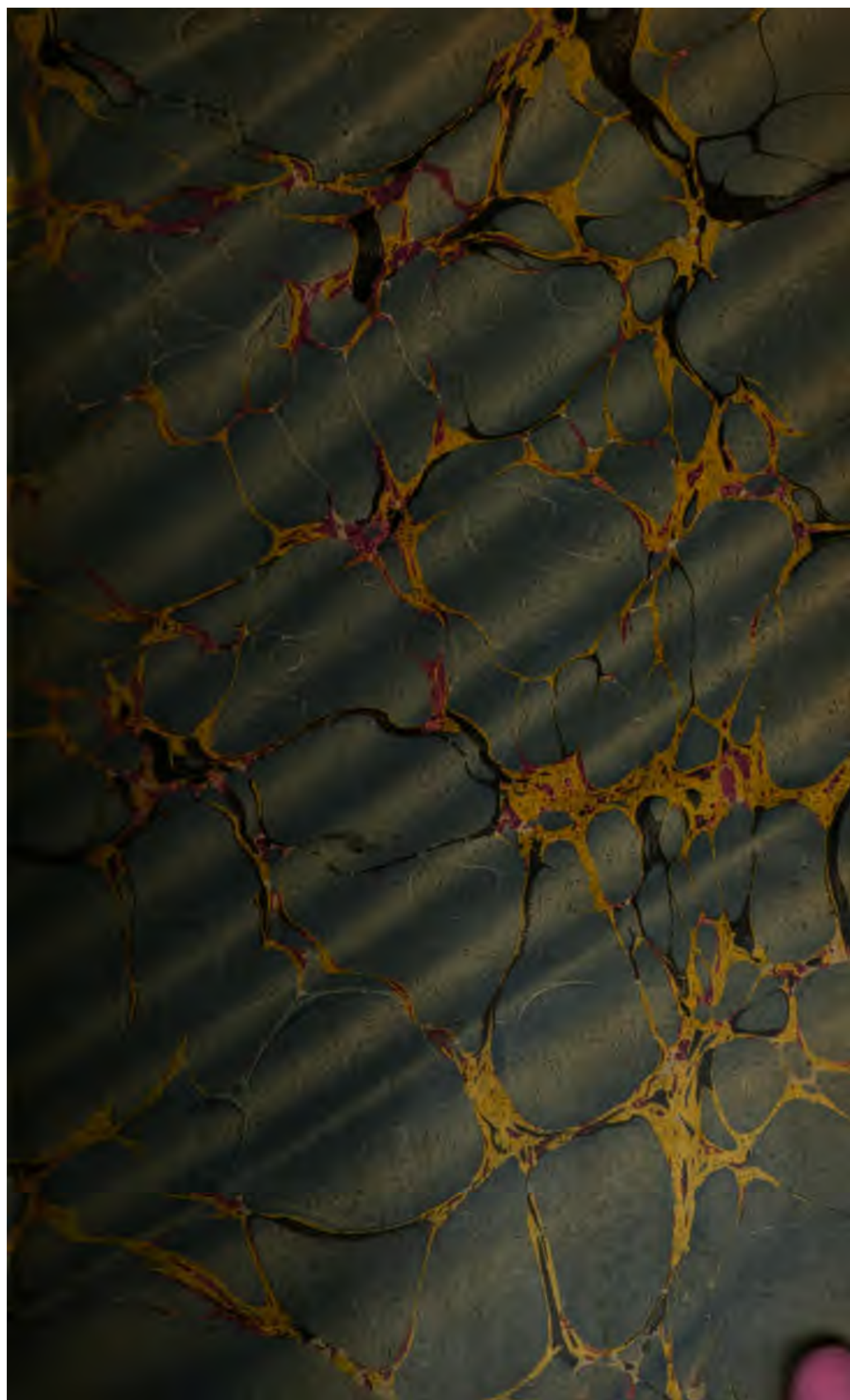

1837
ARTES
VERITAS
SCIENTIA
LIBRARY OF THE
UNIVERSITY OF MICHIGAN
SI QUAERIS PENINSULAM AMOENAM
CIRCUMSPICE



[redacted]

ANNALES

DES

PONTS ET CHAUSSÉES

2e PARTIE

LOIS, DÉCRETS, ARRÊTÉS, ETC.

7e SÉRIE

TOME VIII

1898

TOURS

IMPRIMERIE DESLIS FRÈRES

6, rue Gambetta

ANNALES

DES

PONTS ET CHAUSSÉES

2e PARTIE

LOIS, DECRETS, ARRÊTÉS ET AUTRES ACTES

CONCERNANT

L'ADMINISTRATION ET LE PERSONNEL DES PONTS ET CHAUSSÉES

ET

DOCUMENTS ADMINISTRATIFS

CONCERNANT LES PAYS ÉTRANGERS.

7e SÉRIE

TOME VIII

1898

PARIS

P. VICQ-DUNOD ET Cie, ÉDITEURS

LIBRAIRES DES CORPS NATIONAUX DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES MINES

49, Quai des Grands-Augustins, 49

ANNALES

DES

PONTS ET CHAUSSÉES

LOIS

DÉCRETS, ARRÊTÉS ET AUTRES ACTES

CONCERNANT

L'ADMINISTRATION ET LE PERSONNEL DES PONTS ET CHAUSSÉES

ET

DOCUMENTS ADMINISTRATIFS

CONCERNANT LES PAYS ÉTRANGERS.

LOIS.

(N° 1)

[27 novembre 1897]

Loi ayant pour objet le rachat par l'État du canal du Midi et du canal latéral à la Garonne.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Sont approuvées :

1° La convention provisoire passée, le 3 novembre 1896, entre le Ministre des travaux publics et la compagnie du canal du Midi, ladite convention ayant pour objet le rachat par l'État du canal du Midi;

2° La convention provisoire passée, le 3 novembre 1896, entre

le Ministre des travaux publics et la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, ladite convention ayant pour objet le rachat par l'État de la concession du canal latéral à la Garonne.

Art. 2. — Le Ministre des finances est autorisé à prélever sur les ressources de la dette flottante le capital nécessaire à l'achat du titre de rente perpétuelle 3 0/0 dont le montant aura été déterminé conformément à l'article 3 de la convention passée, le 3 novembre 1896, entre le Ministre des travaux publics et la compagnie du canal du Midi.

Ce capital sera amorti au moyen de vingt demi-annuités calculées au taux d'intérêt de 3 0/0 et inscrites au budget du ministère des travaux publics.

Jusqu'à due concurrence, le Ministre des finances est autorisé à remettre à la Caisse des dépôts et consignations ou à négocier des obligations du Trésor à l'amortissement desquelles seront affectées les annuités prévues au paragraphe précédent.

Art. 3. — L'enregistrement des conventions approuvées par l'article 1er et annexées à la présente loi ne donnera lieu qu'à la perception du droit fixe de 3 francs.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'État.

CONVENTION.

L'an 1896, le 3 novembre,

Entre le Ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État, sous la réserve de l'approbation des présentes par une loi,

D'une part ;

Et la société anonyme établie à Paris sous le nom de compagnie du canal du Midi, représentée par M. le baron Reille, député du Tarn, président du comité d'administration de la compagnie du canal du Midi, délégué spécialement aux fins de la présente convention par le comité de ladite compagnie, en vertu des pouvoirs qui ont été conférés à ce dernier par l'assemblée générale des actionnaires tenue le 15 octobre 1896,

D'autre part ;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — La compagnie du canal du Midi cède à l'État, qui l'accepte, à partir du 1er juillet 1898, tous ses droits de propriété et de jouissance sur le canal du Midi, ses annexes et ses embranchements, réservoirs, rigoles d'alimentation, berges, francs-bords, chemins de

halage, ports, chantiers, maisons d'éclusiers, terrains, maisons d'habitation, bâtiments d'exploitation, d'administration et autres, en quelques lieux qu'ils soient situés, grues, engins divers, usines, barrages, chutes d'eau, matériel de navigation, agrès, outils, ustensiles formant le matériel des chantiers et ateliers, meubles et objets mobiliers de toutes natures, archives, avec le bâtiment qui les contient et le logement de l'archiviste, et généralement tous les biens et droits mobiliers et immobiliers possédés par la compagnie du canal du Midi, à quelque titre que ce puisse être, sans aucune exception ni réserves autres que celles qui sont exprimées aux présentes.

Le tout conformément à l'état descriptif du canal dressé en exécution du 4° de l'article 5 du traité d'affermage passé avec la compagnie des chemins de fer du Midi, le 20 mai 1858, et aux conventions postérieures intervenues entre les deux compagnies, sous les réserves inscrites à l'article 2 ci-après.

Par le fait de cette cession l'État se trouvera substitué à tous droits et obligations quelconques de la compagnie du canal du Midi vis-à-vis des tiers.

Art. 2. — Sont réservés à la compagnie du canal du Midi les espèces en caisse, les valeurs en portefeuille et toutes les sommes à elles dues au jour où l'État entrera en jouissance des biens qui font l'objet de la présente cession.

Lui sont encore réservés :

I. — Son domaine privé ainsi constitué :

1° Domaines de Lancastre, de Sujol, de Bouscaud et de la Tour, situés sur les bords du réservoir de Saint-Ferréol ;

2° Terrains de l'ancienne pépinière aux abords de Castelnaudary ;

3° Terrains de l'ancienne pépinière de Mirepeisset ;

4° Le domaine de Naurouse, sauf appréciation, par la commission arbitrale instituée à l'article 3, du caractère domanial du bassin de Naurouse.

II. — Un certain nombre de bâtiments et terrains situés en dehors des limites du bornage du canal de 1773, qui figurent à l'état descriptif susvisé et qui seront, d'un commun accord, reconnus inutiles à l'exploitation du canal.

En cas de désaccord sur la désignation de ces bâtiments et terrains, le différend sera tranché par la commission arbitrale.

Art. 3. — La présente cession est consentie aux conditions suivantes :

L'indemnité de dépossession due par l'État à la compagnie du canal, à partir du 1er juillet 1898, sera constituée par une rente perpétuelle dont le montant sera fixé par une commission arbitrale instituée conformément aux prescriptions du deuxième alinéa de l'article 2 de la loi du 1er août 1860, portant rachat des canaux d'Orléans et du Loing.

Art. 4. — L'État s'engage à payer, à partir de la prise de possession du canal, les pensions dues aux employés retraités du canal du Midi, et à liquider, conformément aux articles 2 et suivants du

règlement sur les pensions de retraite en vigueur du canal du Midi, les droits à pension tant des employés qui resteront au service de l'État que de ceux qui ne seraient pas maintenus dans leur emploi.

Art. 5. — L'État se réserve le droit d'acquérir à l'amiable ou, à défaut, à dire d'experts, dans un délai d'une année à partir de la prise de possession du canal, les portions du domaine privé de la compagnie qui lui paraîtraient utiles pour l'exploitation de cette voie navigable.

Art. 6. — L'État sera substitué, vis-à-vis de la compagnie des chemins de fer du Midi, aux droits et obligations de la compagnie du canal du Midi pour la liquidation du bail d'affermage conclu le 20 mai 1858, ainsi que des conventions intervenues postérieurement à cette date entre les deux compagnies.

Art. 7. — La compagnie du canal du Midi aura le droit en tout temps de consulter, sans déplacement, les archives du canal et de retirer l'expédition des pièces dont elle jugera avoir besoin.

Art. 8. — La présente convention sera enregistrée au droit fixe de 3 francs.

CONVENTION.

L'an 1896 et le 3 novembre,

Entre le Ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État et sous la réserve de l'approbation des présentes par une loi,

D'une part ;

Et la société anonyme établie à Paris sous la dénomination de compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, ladite compagnie représentée par M. Léon Aucoc, président du conseil d'administration, élisant domicile à Paris, boulevard Haussmann, n° 54, et agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par délibération du conseil d'administration, en date du 4 septembre 1896, et sous la réserve de l'approbation des présentes par l'assemblée générale des actionnaires, dans un délai de six mois au plus tard à dater de la promulgation de la loi qui aura approuvé les présentes,

D'autre part ;

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Art. 1er. — La compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne s'engage vis-à-vis de l'État, qui accepte, à la condition que celui-ci ait procédé, à cette date, au rachat du canal du Midi, à lui rétrocéder, à partir du 1er juillet 1898, le canal latéral à la Garonne, dont la concession se termine le 31 décembre 1960.

Art. 2. — A partir de ce jour, l'État, qui se trouvera déjà subrogé, par suite du rachat du canal du Midi, en tous les droits et obligations de la compagnie propriétaire à l'égard de la compagnie des chemins de fer du Midi, sera, en outre, subrogé, sur le canal latéral, d'une façon générale, en tous les droits et obligations quelconques de cette dernière compagnie à l'égard des tiers.

Art. 3. — L'indemnité due à la compagnie des chemins de fer du Midi pour la rétrocession du canal latéral à la Garonne, à dater du 1er juillet 1898 et jusqu'à la fin de la concession, sera réglée ainsi qu'il suit :

Jusqu'au complet remboursement de la dette du chef de la garantie, le taux d'intérêt des avances faites ou à faire par l'État à la compagnie du Midi, au titre de la garantie, sera réduit de 4 0/0 l'an, chiffre fixé par l'article 13 de la convention du 9 juin 1883 à 3 0/0 l'an.

Art. 4. — La compagnie du Midi conservera à son service, en les nommant au chemin de fer, avec leur traitement actuel, les agents commissionnés du canal latéral attachés au bureau central, à la surveillance de l'entretien (chefs de section et conducteurs), ainsi qu'au service de la perception, dont les droits à une pension de retraite ne pourraient être liquidés.

Elle fera de même pour les gardes-éclusiers, cantonniers, pontonniers et barragistes qui sont commissionnés et qui lui en adresseront la demande.

Quant à ceux de ces agents qui préféreront rester en fonctions sur le canal latéral, elle liquidera leurs droits éventuels à la retraite, soit en leur servant une retraite proportionnelle, quand ils auront au moins quinze années de versements effectifs à la caisse des retraites de la compagnie, soit en leur allouant, quand ils auront moins de quinze années de versements, le montant total de leurs retenues et de la dotation correspondante de la compagnie, avec les intérêts aux taux des placements de fonds de la caisse des retraites.

Ce remboursement pourra être versé à la caisse nationale des retraites pour la vieillesse et, à défaut, à une compagnie d'assurances sur la vie, au choix de l'agent, de façon à lui constituer, à cinquante-cinq ans, une pension de retraite ou une rente viagère.

Art. 5. — L'État prendra possession du matériel, mobilier et outillage existant, tant sur le canal latéral que sur le canal du Midi, le 1er juillet 1898. La valeur en sera fixée à l'amiable ou, à défaut, à dire d'experts. Elle sera, après défalcation de l'estimation du mobilier, matériel et outillage pris en charge de l'État et de la compagnie propriétaire par la compagnie du Midi, tant au moment de la concession du canal latéral à la Garonne qu'au cours du bail d'affermage du canal du Midi, payée par l'État à ladite compagnie du Midi au moyen d'annuités jusqu'à la fin de la concession.

Art. 6. — L'État prend à sa charge l'achèvement du bornage du canal latéral, ainsi que les sommes à payer aux usiniers de ce canal en exécution des traités approuvés par décrets.

En retour, il n'aura pas à rembourser à la compagnie du Midi les dépenses faites par elle sur le canal du Midi et dont les intérêts sont portés annuellement au compte des dépenses d'exploitation.

Il en sera de même des autres dépenses effectuées sur le même canal pour constructions et améliorations de divers bâtiments.

Art. 7. — Les dépenses de premier établissement faites par la compagnie du Midi sur le canal latéral à la Garonne, ainsi que celles visées au deuxième paragraphe de l'article précédent, seront ajoutées aux dépenses de premier établissement des lignes comprises dans le compte unique d'exploitation, prévu par l'article 10 de la convention du 9 juin 1883.

Art. 8. — La compagnie conservera toutes les sommes à elles dues au moment de l'entrée en jouissance des deux canaux par l'État, transports en cours, redevances pour usines et prises d'eau d'irrigation, traités d'affermage, locations, etc.

Art. 9. — Les tarifs maxima applicables sur la ligne de Bordeaux à Cette, les sections de Narbonne à la Nouvelle, de Narbonne à Sallèles-d'Aude et de Moux à la Redorte, seront, dès le 1er juillet 1898, fixés, pour les marchandises ci-dessous désignées, ainsi qu'il suit :

1° Par expédition de 5.000 kilogrammes ou payant pour ce poids : vins, céréales, farines, légumes secs, peaux de mouton en laine brute, sels, soufres, douelles et merrains, bois de construction, sucres, chaux et ciments, savons communs, pétroles, fourrages et pailles :

Barême applicable sur la ligne de Bordeaux à Cette, ainsi que sur les sections de Narbonne à la Nouvelle, de Narbonne à Sallèles-d'Aude et de Moux à la Redorte (y compris les frais de chargement, de déchargement et de gare, tant au départ qu'à l'arrivée).

De 0 à 50 kilomètres	0 05
De 51 à 100 —	0 04
De 101 à 250 —	0 02
De 251 à 400 —	0 015
Au-delà de 400 —	0 01

2° Par expédition de 2.000 kilogrammes ou payant pour ce poids :

FUTAILLES VIDES

Barême applicable sur la ligne de Bordeaux à Cette, ainsi que sur les sections de Narbonne à la Nouvelle, de Narbonne à Sallèles-d'Aude et de Moux à la Redorte (y compris les frais de chargement et de déchargement, tant au départ qu'à l'arrivée).

De 0 à 100 kilomètres	0 08
De 101 à 200 —	0 07
De 201 à 300 —	0 05
Au-delà de 300 —	0 04

Les tarifs seront appliqués d'office et soumis aux conditions d'application des tarifs généraux.

Art. 10. — La présente convention sera enregistrée au droit fixe de 3 francs.

Fait double à Paris, les jour, mois et an que dessus.

(N° 2)

[6 décembre 1897]

Loi relative à diverses mesures de décentralisation et de simplification concernant les services du ministère des finances.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

. . . .

Art. 2. — Le classement dans la voirie urbaine de portions de voies publiques nationales délaissées, par suite de changements de tracé ou d'ouvertures d'une nouvelle route, pourra être prononcé dans la même forme et dans les mêmes conditions que le classement des mêmes portions de routes dans la voie départementale ou vicinale fait en vertu de l'article 1er de la loi du 24 mai 1842.

Art. 3. — Les pouvoirs conférés aux préfets par le décret-loi du 25 mars 1852 pour consentir la cession des terrains domaniaux compris dans le tracé des routes nationales, départementales ou des chemins vicinaux, sont étendus à la voirie urbaine.

Art. 4. — Les préfets sont autorisés à consentir, sur les propositions des directeurs des domaines et après avis, s'il y a lieu, des représentants des services intéressés, la reconnaissance des servitudes légales grevant le domaine privé de l'État.

. . . .

DÉCRETS.

(N° 3)

[1er juillet 1897]

Décret déclarant d'utilité publique les travaux de construction d'une jetée avec quai à l'est du port de Cannes.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Sont déclarés d'utilité publique les travaux de construction d'une jetée avec quai à l'est du port de Cannes, conformément aux dispositions générales de l'avant-projet ci-dessus visé des 25-31 juillet 1896 et aux avis également susvisés du conseil général des Ponts et Chaussées.

La dépense de ces travaux est évaluée à 1.040.000 francs.

Art. 2. — Il est pris acte de l'engagement souscrit par le conseil municipal de Cannes, au nom de la ville, dans sa délibération susvisée du 19 novembre 1895, de concourir à la dépense par un subside de 600.000 francs.

Le montant de ce subside sera versé au Trésor par acomptes successifs, au fur et à mesure des besoins des travaux. L'importance des versements partiels et l'époque à laquelle ils devront être effectués seront déterminées par le Ministre des travaux publics.

Art. 3. — Le surplus de la dépense, évalué à 440.000 francs, sera prélevé sur les fonds inscrits annuellement à la 2e section du budget du Ministère des travaux publics pour l'amélioration et l'extension des ports maritimes.

(N° 4)

[1er juillet 1897]

Décret relatif à la réfection des risbermes des quais de rive gauche du chenal au port des Sables-d'Olonne (Vendée).

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Il sera procédé à l'exécution des travaux de réfection des risbermes des quais de rive gauche du chenal, au port des Sables-d'Olonne (Vendée), conformément aux dispositions générales du projet ci-dessus visé et aux avis également susvisés du conseil général des Ponts et Chaussées.

Art. 2. — La dépense de ces travaux, évaluée à 200.000 francs, sera imputée sur les ressources inscrites à la 2e section du budget du Ministère des travaux publics, pour l'amélioration et l'extension des ports maritimes.

(N° 5)

[13 juillet 1897]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département d'Ille-et-Vilaine, d'une ligne de tramway entre Paramé et Cancale.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement dans

le département d'Ille-et-Vilaine, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'une ligne de tramway à traction mécanique, destinée au transport des voyageurs et des marchandises entre Paramé et Cancale, avec embranchement sur le port de la Houle.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans le délai de trois ans à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — Le département d'Ille-et-Vilaine est autorisé a pourvoir à la construction et à l'exploitation de la ligne de tramway dont il s'agit suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée, le 12 juin 1897, entre le préfet d'Ille-et-Vilaine, au nom du département, et la société des tramways bretons, pour la rétrocession du tramway susmentionné, conformément aux conditions du cahier des charges annexé à cette convention.

Ladite convention, ainsi que le bordereau des prix, le cahier des charges et le plan d'ensemble ci-dessus visés resteront annexés au présent décret.

Art. 4. — Pour l'application des articles 15 et 36 de la loi du 11 juin 1880 et 12 du règlement d'administration publique du 20 mars 1882, le maximum de la charge annuelle pouvant incomber au Trésor est fixé à 14.961 francs pour la ligne entière.

Le montant de la subvention annuelle du Trésor et le remboursement ultérieur de cette subvention seront réglés d'après les bases fixées à la convention précitée du 12 juin 1897, pour le maximum du capital de premier établissement, l'intérêt à servir à ce capital et les frais d'exploitation. Dans tous les cas où le département participerait aux recettes de l'exploitation, l'État viendra, au prorata de sa subvention, au partage des bénéfices réalisés par le département.

Art. 5. — Il est interdit à la société des tramways bretons, sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction ou l'exploitation des tramways dont elle est rétrocessionnaire, sans y avoir été préalablement autorisée par décret délibéré en conseil d'État.

Art. 6. — Le Ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des Lois*.

CONVENTION.

Le 12 juin 1897,

Entre les soussignés :

M. Gabriel Leroux, préfet du département d'Ille-et-Vilaine, chevalier de Légion d'honneur et du Mérite agricole, officier de l'instruction publique, agissant au nom et pour le compte dudit département, en vertu de la loi du 10 août 1871, de la loi du 11 juin 1880, des décrets des 6 août 1881 et 20 mars 1882, de la délibération du conseil général du 25 août 1893,

D'une part ;

Et M. Paul Wilmart, président de la société des tramways bretons, agissant au nom de ladite société dont le siège est à Saint-Malo;

D'autre part ;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le département d'Ille-et-Vilaine demande à l'État la concession d'un réseau de tramways à vapeur comprenant une ligne de Paramé à Cancale avec embranchement sur le port de la Houle. Il s'engage à rétrocéder à la société des tramways bretons, qui accepte, l'établissement et l'exploitation de ce réseau qui sera mis en relations avec la ville de Saint-Malo, d'une part, et la gare des chemins de fer de l'Ouest de cette ville, d'autre part, au moyen des voies de service actuelles de Saint-Malo-Saint-Servan à Paramé, exploitées par la société des tramways bretons.

Art. 2. — La rétrocession sera faite conformément à la loi du 11 juin 1880, au décret du 6 août 1881, portant règlement d'administration publique pour l'exécution de l'article 38 de cette loi, et aux conditions stipulées dans le cahier des charges ci-annexé.

Le rétrocessionnaire sera, en conséquence, assujetti envers le département à toutes les obligations imposées au département lui-même par ledit cahier des charges qui est conforme au cahier des charges-type annexé au décret du 6 août 1881, sauf les modifications introduites aux articles 7, 11, 15, 20, 23 et 36, la suppression des articles 38 et 39 et l'addition d'un article 7 *bis* intitulé : « Établissement de la voie ferrée en déviation ».

Art. 3. — La construction des tramways dont il s'agit sera faite par la société rétrocessionnaire ; elle comprendra la totalité des dépenses en travaux et fournitures d'objets immobiliers et mobiliers nécessaires au complet établissement et à l'exploitation, et notamment :

Les études et la confection des projets définitifs, les terrains nécessaires à l'établissement de la plate-forme du tramway, des stations et de toutes les dépendances, telles que déviations de routes, chemins ou cours d'eau et ateliers de réparations. Il est toutefois convenu que le sol des voies publiques de toutes catégories nécessaire à l'assiette des lignes et de leurs dépendances sera livré gratuitement au rétrocessionnaire ;

Tous les travaux d'infrastructure, y compris l'appropriation du sol des voies publiques empruntées ou simplement traversées ;

Tous les travaux de superstructure ;

Le matériel fixe et roulant ;

Les ateliers de réparations;

Le mobilier et l'outillage des gares, stations, de la voie et des ateliers.

Dans le matériel roulant seront comprises, spécialement pour le transport des pommes à cidre, des caisses susceptibles d'être chargées et déchargées sans manutention de leur contenu, sur les wagons plats, tant de la société rétrocessionnaire des tramways que de celle des chemins de fer de l'Ouest.

Le nombre de ces caisses sera proportionné aux exigences du trafic et au moins égal à la moitié du nombre de kilomètres en exploitation du tramway.

Art. 4. — Moyennant le remboursement par le rétrocessionnaire au département des frais avancés par celui-ci pour l'établissement de l'avant-projet dressé par les ingénieurs de l'État, cet avant-projet, y compris le plan au 1/1.000 de la ligne, sera communiqué audit rétrocessionnaire pour faciliter les projets d'exécution qu'il aura à produire en se conformant aux dispositions du décret du 6 août 1881.

Le projet d'exécution pourra d'ailleurs comporter des modifications justifiées et agréées par l'Administration, à l'avant-projet dressé par les ingénieurs de l'État.

Art. 5. — Le département prendra à sa charge 75 0/0 du montant des dépenses, qui sera arrêté dans les conditions suivantes :

Les terrains, travaux et fournitures seront comptés d'après les quantités réellement faites ou livrées et aux prix unitaires du bordereau des prix annexé à la présente convention, sans pouvoir, quoi qu'il arrive, excéder les maxima indiqués dans les colonnes 2 et 3 du tableau ci-après, lesquelles tiennent compte de toutes erreurs, omissions ou imprévisions.

DÉSIGNATION DE LA LIGNE (principale et embranchement) ET INDICATION DE LEURS POINTS EXTRÊMES 1	DÉPENSES MAXIMA kilométriques 2	totales 3
De l'origine de Paramé au heurtoir terminus du bourg de Cancale (12km,940).....	43.298f,24	560.279f,23
De la bifurcation des Boulaies au heurtoir terminus des quais du port de la Houle ...	43.298 ,24	187.784 ,47
Total de la dépense prévue.......	....	748.063f,70

Pour l'application des prix du bordereau, les longueurs de la ligne et

de son embranchement seront déterminées au moyen de chaînages contradictoires et continus, ayant pour extrémités les points indiqués dans la colonne du même tableau. Ces chaînages seront pratiqués, selon le développement de la voie unique principale, sans tenir compte des garages, évitements, voies de manœuvre ou de service :

Le reste des dépenses, après le versement à opérer par le département des 75 0/0 stipulés dans le paragraphe 1 du présent article, sera supporté par le rétrocessionnaire à titre de fonds de garantie ; le département lui en assurera le remboursement, en fin de concession, et lui en servira l'intérêt à un taux qui sera celui de l'emprunt que ledit département contractera lui-même en vue de l'exécution du tramway dont il s'agit, sans toutefois que ce taux puisse dépasser 4 0/0.

L'économie qui serait réalisée sur les dépenses maxima prévues dans le tableau qui précède profiterait tout à la fois au rétrocessionnaire et au département, en proportion de leur concours respectif dans la formation du capital de premier établissement.

En cas de déchéance, aucun remboursement ne sera dû au rétrocessionnaire pour le capital qu'il aurait engagé dans les travaux à titre de fonds de garantie.

Art. 6. — Sur la somme mise à la charge du département, d'après le paragraphe 1 de l'article 5, il sera payé au rétrocessionnaire, chaque mois, au fur et à mesure de l'exécution, des acomptes jusqu'à concurrence des 85 0/0 de cette somme et d'après les dépenses constatées par des situations d'avancement approuvées par l'Administration, comprenant les travaux terminés, les travaux non terminés et les approvisionnements à pied d'œuvre.

Lorsque la ligne avec son embranchement sera achevée, qu'elle aura été l'objet d'une réception définitive faite par les ingénieurs, approuvée par le préfet et suivie d'une autorisation d'exploiter, le département payera au rétrocessionnaire le solde de ce qui lui sera dû aux termes du paragraphe 1 de l'article 5, et le compte des dépenses de premier établissement sera clos.

Art. 7. — Chaque année, à partir de l'expiration de la deuxième année d'exploitation, le rétrocessionnaire déposera, à la caisse que le conseil général aura désignée, 200 francs par kilomètre exploité, pour former un fonds spécial destiné au renouvellement de la voie et du matériel roulant.

Ce fonds cessera de croître quand il aura atteint 2.000 francs par kilomètre, mais il sera complété par le rétrocessionnaire lorsqu'il aura été entamé.

Le rétrocessionnaire sera autorisé à porter en compte dans les dépenses d'exploitation les sommes qu'il jugerait utile de prélever sur les recettes pour constituer le fonds de renouvellement dont il s'agit.

Tout prélèvement sur ce fonds pour les dépenses spéciales qu'il doit couvrir devra être préalablement autorisé par le préfet d'Ille-et-Vilaine.

En cas de déchéance, le fonds de renouvellement deviendrait la propriété pure et simple du département.

La partie de ce fonds qui resterait sans emploi à l'expiration de la concession sera remboursée au rétrocessionnaire.

Art. 8. — Avant la signature de l'acte de concession, le concessionnaire déposera à la Caisse des dépôts et consignations une somme de 35.000 francs en numéraire ou en rentes sur l'État, calculée conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du Trésor, avec transfert, au profit de ladite caisse, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

Les quatre cinquièmes en seront rendus au concessionnaire par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après l'expiration de la concession.

Art. 9. — En cas d'infraction aux dispositions du cahier des charges relatives aux délais de présentation des projets et de mise en exploitation, le rétrocessionnaire payera au département une amende de 50 francs par jour de retard, soit quant au délai de production des projets d'exécution, soit quant aux délais d'ouverture à l'exploitation.

Art. 10. — L'exploitation sera faite aux risques et périls du rétrocessionnaire, quelles que soient les recettes.

Les frais kilométriques d'exploitation portés en compte chaque année ne pourront excéder le chiffre maximum résultant de la formule :

$$F = 1.200 + \frac{2}{3} R,$$

dans laquelle R représente la recette brute, impôts déduits.

Quand les dépenses réellement faites et dûment justifiées, comprenant les frais généraux d'administration, n'atteindront pas le maximum donné par la formule, elles seront majorées, à titre de prime d'économie, des deux tiers de l'écart entre ce maximum et les dépenses réelles.

Quand les recettes seront inférieures aux dépenses ainsi calculées, c'est-à-dire insuffisantes pour couvrir la somme réservée à la société, y compris la prime d'économie, s'il y a lieu, le déficit sera supporté par la société.

Quand les recettes seront supérieures aux dépenses calculées comme il vient d'être dit, y compris la prime, l'excédent sera versé annuellement au département pour venir en déduction des charges du capital de premier établissement.

Art. 11. — Le rétrocessionnaire s'engage à n'employer que du personnel français et du matériel fixe et roulant de provenance française.

Art. 12. — Le concessionnaire devra faire élection de domicile à Rennes.

Dans le cas où il ne l'aurait pas fait, toute notification ou significa-

tion à lui adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture d'Ille-et-Vilaine.

Art. 13. — La validité de la présente convention est subordonnée à l'acceptation par l'État d'accorder au département, pour la ligne concédée, la garantie prévue par la loi du 11 juin 1880 et le décret du 20 mars 1882.

Le département touchera les subventions de l'État versées en exécution de la loi.

Art. 14. — Les frais de timbre et d'enregistrement du présent traité et du cahier des charges y annexé, calculés selon l'article 24 de la loi du 11 juin 1880, seront supportés par le rétrocessionnaire.

Fait en double, à Rennes, le 12 juin 1897.

BORDEREAU DES PRIX.

Nota. — Les prix d'application ci-après comprennent explicitement ou implicitement :

1° Pour les études et l'administration du réseau, les fournitures, frais et faux frais, quels qu'ils soient ;

2° Pour sa construction, les fournitures, frais et faux frais nécessaires pour obtenir des ouvrages parachevés ;

3° Pour son exploitation, les frais et faux frais de toutes installations, comme signaux, appareils d'information et d'avertissements rapides, etc., ayant pour objet d'assurer, selon les prescriptions de l'Administration supérieure, la sécurité des voyageurs.

INDICATION DES OUVRAGES	PRIX de l'unité	NUMÉROS des prix
PREMIÈRE PARTIE. — Infrastructure.		
CHAPITRE I. — TERRAINS.		
Ensemble de la ligne. L'hectare, compris dépréciation, perte d'arbre, etc..., et frais de toutes natures, sera compté................	5.000 »	1
CHAPITRE II. — TRAVAUX.		
Section 1re. — Terrassements.		
Déblais de toutes natures sur route ou en dehors provenant de la ligne, des gares et des stations, ou d'emprunt, compris transport, emploi en remblai soit sur la ligne, soit autrement ou mise en dépôt, compris aussi indemnité d'emprunt ou de dépôt, abatage d'arbres, dessouchements, déplacements de matériaux, d'approvisionnements, de poteaux ou bornes des routes, des lignes télégraphiques, compris enfin sujétion et frais de toutes natures. Le mètre cube..................	1 50	2
Travaux accessoires. — Règlements perrés, gazonnements, bordures en terre pilonnée avec dés de soutien conformément à l'article 7 du cahier des charges, modifications, rectifications, déviations des routes et cours d'eau, entrées de service des parcelles, déplacement au besoin des bordures et caniveaux dans les traverses et ailleurs, murs et murettes de soutènement, banquettes et parapets de sûreté, etc., compris sujétions et frais de toutes natures. Le kilomètre de ligne (mesuré suivant l'axe de la simple voie).............	1.500 »	3
Section 2. — Ouvrages d'art.		
1° Ouvrages pour l'écoulement des eaux.		
Buses de 0m,30 de diamètre. Le mètre linéaire, y compris les têtes........................	10 »	4
Aqueducs de 0m,40 de largeur d'ouverture. Le mètre linéaire, y compris les têtes.........	30 »	5
Aqueducs de 0m,50 de largeur d'ouverture. Le mètre linéaire, y compris les têtes.........	45 »	6
Aqueducs de 0m,60 de largeur d'ouverture. Le mètre linéaire, y compris les têtes.........	60 »	7
Aqueducs de 0m,80 de largeur d'ouverture. Le mètre linéaire, y compris les têtes.	80 »	8
Aqueducs de 1 mètre de largeur d'ouverture. Le mètre linéaire, y compris les têtes.......	100 »	9

INDICATION DES OUVRAGES	PRIX de l'unité	NUMÉROS des prix
Aqueducs de 1m,50 de largeur d'ouverture. Le mètre linéaire, y compris les têtes..........	130 »	10
Ponceau de 2 mètres de largeur d'ouverture. Le mètre linéaire, y compris les têtes	180 »	11
Ponceau de 3 mètres de largeur d'ouverture. Le mètre linéaire, y compris les têtes......	300 »	12
2° Ouvrages pour le rétablissement de la circulation.		
a) *Passages inférieurs.*		
Néant.		
b) *Passages supérieurs.*		
Néant.		
c) *Passages à niveau.*		
Passage de 10 mètres :		
En chaussée pavée. L'un, y compris contre-rails, ouvrages d'écoulement des eaux, etc.	340 »	13
En chaussée empierrée. L'un, y compris contre-rails, ouvrages d'écoulement des eaux, etc...............................	200 »	14
Passage de 9 mètres :		
En chaussée pavée. L'un, y compris contre-rails, ouvrages d'écoulement des eaux, etc.	300 »	15
En chaussée empierrée. L'un, y compris contre-rails, ouvrages d'écoulement des eaux, etc...............................	180 »	16
Passage de 8 mètres :		
En chaussé pavée. L'un, y compris contre-rails, ouvrages d'écoulement des eaux, etc.	270 »	17
En chaussée empierrée. L'un, y compris contre-rails, ouvrages d'écoulement des eaux, etc...............................	160 »	18
Passage de 7 mètres :		
En chaussée pavée. L'un, y compris contre-rails, ouvrages d'écoulement des eaux, etc.	240 »	19
En chaussée empierrée. L'un, y compris contre-rails, ouvrages d'écoulement des eaux, etc...............................	140 »	20
Passage de 6 mètres :		
En chaussée pavée. L'un, y compris contre-rails, ouvrages d'écoulement des eaux, etc.	200 »	21
En chaussée empierrée. L'un, y compris contre-rails, ouvrages d'écoulement des eaux, etc...............................	120 »	22
Passage de 5 mètres :		
En chaussée pavée. L'un, y compris contre-rails, ouvrages d'écoulement des eaux, etc.	170 »	23

INDICATION DES OUVRAGES	PRIX de l'unité	NUMÉROS des prix
En chaussée empierrée. L'un, y compris contre-rails, ouvrages d'écoulement des eaux, etc.	100 »	24
Passage de 4 mètres :		
En chaussée pavée. L'un, y compris contre-rails, ouvrages d'écoulement des eaux, etc.	140 »	25
En chaussée empierrée. L'un, y compris contre-rails, ouvrages d'écoulement des eaux, etc.	80 »	26
Parties exigeant des contre-rails en dehors des passages à niveau proprement dits :		
Pavées. Le mètre courant de voie	34 »	27
Empierrées. Le mètre courant de voie	20 »	28
3° **Grands ponts.**		
Néant		
4° **Viaducs.**		
Néant.		
5° **Souterrains.**		
Néant.		
DEUXIÈME PARTIE. — **Superstructure.**		
CHAPITRE UNIQUE.		
Section 1re. — Clôtures.		
Neant.		
Section 2. — Voie.		
Voie en acier en place. — Rails Vignole de 18 kilogrammes le mètre linéaire, posés sur traverses en chêne de 1m,70 × 0,16 × 0,12 et espacés d'axe en axe de 0m,80, y compris éclisses de 3 kilogrammes, boulons d'éclisses en fer de 0kg,260, tirefonds de 0kg,300, fourniture et pose du ballast avec les moyens d'écoulement (buse ou écharpe à ciel ouvert) sous voie, sur accotement et tous autres frais et sujétions. Le mètre linéaire	18 »	29
Outillage et mobilier de l'exploitation et de la voie. Le kilomètre de ligne mesuré suivant l'axe de la simple voie	400 »	30
Section 3. — Matériel fixe.		
Plaques tournantes. L'une	1.400 »	31
Changements et croisements de voies. L'un	850 »	32

INDICATION DES OUVRAGES	PRIX de l'unité	NUMÉROS des prix
Alimentation d'eau. L'une....................	5.000 »	33
Pont à bascule. L'un..	2.000 »	34
Outillage des dépôts et de la traction. Le kilomètre..............	500 »	35
Section 4. — Gares, stations, bâtiments.		
Remise avec fosse à piquer pour une station terminus. L'une........................	12.000 »	36
Bâtiments et installations générales pour station terminus ou de bifurcation. L'un... ..	8.000 »	37
Abri-magasin pour stations intermédiaires. L'un	2.000 »	38
Poteau métallique pour halte. L'un..........	40 »	39
Installations générales, clôtures, outillage, empierrement, frais divers et imprévus pour stations intermédiaires. Par station.........	2.000 »	40
Installation d'un transbordement dans le périmètre d'une station de la compagnie de l'Ouest, y compris location durant la concession du terrain occupé sur l'entreprise de ladite compagnie...........................	8.000 »	41
TROISIÈME PARTIE. — Matériel roulant en service sur le chemin de fer.		
CHAPITRE UNIQUE.		
Locomotives compound, système Mallet, pesant 20T,500 en charge. L'une.............	35.000 »	42
Voitures à voyageurs (mixtes). L'une...	5.600 »	43
Voitures à voyageurs (2e classe). L'une.......	5.000 »	44
Wagons divers. L'un......................	2.100 »	45
Fourgons à bagages. L'un................. .	3.500 »	46
Caisses destinées au transport spécial des pommes à cidre. L'une	100 »	47
Pièces de rechange et divers. Par kilomètre de ligne...................................	1.200 »	48

CAHIER DES CHARGES.

TITRE I.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le réseau de tramways qui fait l'objet du présent cahier des charges est destiné au transport des voyageurs et des marchandises.

La traction aura lieu par locomotives à vapeur.

Art. 2. — Le réseau partira de Paramé et empruntera les voies publiques ci-après désignées : Route nationale n° 155 d'Orléans à Saint-Malo, chemin de grande communication n° 74 du département d'Ille-et-Vilaine, chemin vicinal ordinaire n° 2 de la commune de Saint-Coulomb, chemin de grande communication n° 1.

Art. 4. — La largeur de la voie entre les bords inférieurs des rails devra être de 1 mètre.

La largeur des locomotives et des caisses des véhicules, ainsi que de leur chargement, ne dépassera pas 2 mètres, et la largeur du matériel roulant, y compris toutes saillies, notamment celle des marchepieds latéraux, ne dépassera pas 2 mètres; la hauteur du matériel roulant au-dessus des rails sera au plus de 3m,20.

Dans les parties à deux voies la largeur de l'entre voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 1m,60.

Art. 5. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 50 mètres. Le maximum des déclivités est fixé à 30 millimètres.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

Le concessionnaire aura la faculté, dans des cas exceptionnels, de proposer aux dispositions du présent article les modifications qui lui paraîtraient utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable du préfet.

Art. 6 à 10. — *Comme au type.*

Art. 11. — Le nombre et l'emplacement des gares, stations et haltes seront arrêtés lors de l'approbation des projets définitifs. Il est toutefois entendu dès à présent qu'il sera établi des stations ou des haltes pour le service des voyageurs, suivant les indications ci-après :

Ligne de Paramé à Cancale.

Paramé (station);
La Croix-Désilles (halte);
Les Petits-Douets (halte) ;
La Beuglais (halte);
Saint-Méloir-des-Ondes (station);
Le Pont (halte) ;
Saint-Coulomb (station);
Les Boulaies (bifurcation) ;
La Ville-ès-Gris (halte) ;
Cancale (station terminus).

Embranchement du port de la Houle.

Les Boulaies (bifurcation, mémoire);
Terlabouët (halte);
La Houle (station terminus).

Moyens de transbordement. — Clause spéciale prescrite par la circulaire du 12 janvier 1888.

Des dispositions spéciales seront proposées, au besoin, après entente avec la compagnie des chemins de fer de l'Ouest, pour le transbordement commode des voyageurs ou marchandises à la gare (Ouest) de Saint-Malo-Saint-Servan.

Le reste comme au type (*).

(N° 6)

[21 juillet 1897]

Décret affectant à la fois au transport des voyageurs et au service des marchandises le tramway de Saint-Malo à Saint-Servan et à Paramé.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Le réseau de tramways établi entre Saint-Malo, Saint-Servan et Paramé, en vertu du décret du 1er août 1888, sera affecté à la fois au transport des voyageurs et des bagages et au service des marchandises.

Ce réseau sera soumis au cahier des charges annexé au présent décret, lequel remplace le cahier des charges annexé au décret du 1er août 1888.

Art. 2. — Est approuvé l'avenant au traité de rétrocession du 10 avril 1888, ledit avenant passé, le 12 juin 1897, entre le préfet d'Ille-et-Vilaine, au nom du département, et la société des tramways bretons et portant acceptation du nouveau cahier des charges ci-dessus visé.

Lesdits avenant et cahier des charges demeureront annexés au présent décret.

Art. 3. — Sont déclarés d'utilité publique les travaux à faire pour l'amélioration du tracé du tramway de Saint-Malo, Saint-

---

(*) Voir le type *Ann.* 1882, p. 282 ; et *Journal officiel* du 21 juillet 1897.

Servan, Paramé, conformément aux dispositions générales du plan susvisé du 24 mai 1895, lequel restera annexé au présent décret.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires pour l'exécution des travaux ne sont pas accomplies dans un délai de deux ans à partir de la date du présent décret.

Art. 4. — Le Ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des Lois.*

AVENANT

AU TRAITÉ DE RÉTROCESSION ANNEXÉ AU DÉCRET DU 1er AOUT 1888.

L'an 1897, le 12 juin,

Entre M. Gabriel Leroux, préfet du département d'Ille-et-Vilaine, chevalier de la Légion d'honneur et du Mérite agricole, officier de l'instruction publique, agissant au nom et pour le compte du département, en vertu :

1° De la loi du 10 août 1871 ;

2° De la loi du 11 juin 1880, sur les tramways;

3° Du décret du 6 août 1881, portant règlement d'administration publique pour l'exécution de l'article 38 de cette dernière loi ;

4° De la délibération du conseil général, en date du 25 août 1893,

D'une part;

La société des tramways bretons, représentée par M. Paul Wilmart, président du conseil d'administration de ladite société,

D'autre part ;

Il a été convenu et arrêté ce qui suit :

Art. 1er. — Le tramway de Saint-Malo à Saint-Servan et à Paramé, affecté jusqu'ici au service des voyageurs et des bagages, sera affecté également au service des marchandises dans un délai de douze mois au plus à partir du décret qui approuvera le présent avenant.

Les parties sont d'accord pour accepter que le cahier des charges annexé au décret du 1er août 1888, qui régit la concession et la rétrocession de la ligne, soit remplacé par le nouveau cahier des charges annexé au présent avenant, lequel est conforme au cahier des charges type approuvé par le décret du 6 août 1881, sauf les modifications ou additions apportées aux articles 1, 2, 4, 14, 15, 23, 25, 26, 27, 29, 30, 31, 32, 34, 36 et 37.

Art. 2. — Les frais d'enregistrement du présent avenant et du cahier des charges seront supportés par la société des tramways bretons.

Fait à Saint-Malo, le 12 juin 1897.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE I.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le réseau de tramways qui fait l'objet du présent cahier des charges est destiné au service des voyageurs, des bagages et des marchandises.

La traction aura lieu par locomotives à vapeur.

Art. 2. — La ligne partira de la mairie de Saint-Servan et empruntera les voies publiques ci-après désignées :

Place de l'Hôtel-de-Ville, rue Laurent, rue Prôtet, quai du Val, Nouveau Boulevard, route nationale n° 137, cour du départ à la gare de l'Ouest à Saint-Malo, rue Rocabey, chaussée du Sillon, porte Saint-Vincent, quai Saint-Vincent, quai Saint-Louis et porte de Dinan.

Une seconde ligne se raccordant à celle ci-dessus mentionnée à la rue Rocabey empruntera la chaussée du Sillon, le boulevard Chateaubriand, le boulevard Rochebonne, la route nationale n° 137, pour aboutir devant l'ancienne église de Paramé.

Ces deux lignes seront raccordées entre elles sur la chaussée du Sillon.

En attendant l'achèvement de la voie publique en construction à Saint-Servan, entre le quai du Val et le Grand-Talard, le concessionnaire sera tenu d'exécuter, au lieu du tracé définitif A, B, C (plan général n° 2 de l'enquête de Saint-Malo), le tracé provisoire A, D, C du même plan.

Art. 3. — Les projets d'exécution seront présentés dans un délai de six mois à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique.

Les travaux devront être commencés dans un délai d'un an à partir de la même date. Ils seront poursuivis et terminés de telle façon que le réseau entier soit livré à l'exploitation dans le délai d'un an et demi à partir de la notification du décret de concession.

Art. 4. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1 mètre.

La largeur des locomotives et des caisses des véhicules, ainsi que de leur chargement, ne dépassera pas 2 mètres, et la largeur du matériel roulant, y compris toutes saillies, notamment celle des marchepieds latéraux, ne dépassera pas 2 mètres.

Lorsque le tramway sera relié au réseau des tramways départementaux d'Ille-et-Vilaine, la largeur du matériel roulant sera portée à 2m,20, et les voies seront déplacées en conséquence.

La hauteur du matériel roulant au-dessus des rails sera, au plus, de 4 mètres.

Dans les parties à deux voies la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 1m,50.

Art. 5. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 20 mètres.

Ce minimum ne sera jamais atteint dans les parties où les déclivités du profil en long seront supérieures à 2 centimètres par mètre.

Le maximum des déclivités est fixé à 45 millimètres par mètre.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

Le concessionnaire aura la faculté, dans des cas exceptionnels, de proposer aux dispositions du présent article les modifications qui lui paraîtraient utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable du préfet.

Art. 6 à 10. — *Comme au type.*

Art. 11. — Le nombre et l'emplacement des stations et haltes seront arrêtés lors de l'approbation des projets définitifs.

Il est toutefois entendu que, dès à présent, il sera établi des stations et des haltes pour le service des voyageurs et des bagages suivant les indications ci-après :

Halte à Paramé (bourg) ;

Station au bas du boulevard Rochebonne;

Halte devant le casino;

Halte devant la caserne Rocabey;

Station porte Saint-Vincent;

Halte porte de Dinan;

Station devant la gare;

Halte place de la Mairie (Saint-Servan).

Il est, de plus, entendu que le concessionnaire aura le droit de prendre ou de laisser des voyageurs sur tous les autres points du parcours.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Art. 12 et 13. — *Comme au type.*

Art. 14. — Le nombre minimum des voyages qui seront faits tous les jours, dans chaque sens, entre sept heures du matin et huit heures du soir, pendant l'été, et entre huit heures du matin et six heures du soir, pendant l'hiver, est fixé comme suit :

Sur la ligne de Saint-Malo à Paramé :

Pendant l'été, 24 voyages;

Pendant l'hiver, 10 voyages.

Sur la ligne de Saint-Servan à Paramé :

Pendant l'été, 12 voyages ;

Pendant l'hiver, 10 voyages.
Sur la ligne de Saint-Malo à Saint-Servan :
Pendant l'été, 8 voyages;
Pendant l'hiver, 8 voyages.
La période d'été comprendra les mois de juillet, août et septembre.
Quant au service des marchandises, il sera assuré par au moins trois trains par jour dans chaque sens du parcours.
Le reste comme au type **(*).**

(N° 7)

[21 juillet 1897]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département du Doubs, d'une ligne de tramway entre Pontarlier et Mouthe.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics;

. . . .

Le conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département du Doubs, suivant les dispositions générales des plans d'ensemble ci-dessus visés, d'une ligne de tramway, à traction mécanique, destinée au transport des voyageurs et des marchandises, entre Pontarlier et Mouthe.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans le délai de quatre ans à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — Le département du Doubs est autorisé à pourvoir à la construction et à l'exploitation de la ligne de tramway dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé.

(*) Voir le type *Ann.* 1882, p. 292; et *Journal officiel* du 29 juillet 1897.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée, le 1er mai 1897, entre le préfet du Doubs, agissant au nom du département, et M. Schlumberger, banquier à Besançon, pour la rétrocession du tramway susmentionné, conformément aux conditions des cahiers des charges, devis particulier, bordereau des prix et détail estimatif des travaux, annexés à cette convention.

Ladite convention, ainsi que le cahier des charges, le devis particulier, le bordereau des prix, le détail estimatif des travaux et les plans d'ensemble ci-dessus visés, resteront annexés au présent décret.

Art. 4. — Pour l'application des articles 15 et 36 de la loi du 11 juin 1880 et 12 du règlement d'administration publique du 20 mars 1882, le maximum de la charge annuelle pouvant incomber au Trésor est fixé à 30.000 francs pour la ligne entière.

Le montant de la subvention annuelle du Trésor et le remboursement ultérieur de cette subvention seront réglés d'après les bases fixées à la convention précitée du 1er mai 1897, pour le maximum du capital de premier établissement, l'intérêt à servir à ce capital et les frais d'exploitation.

Toutefois, dans tous les cas où le département participerait aux recettes de l'exploitation, l'État viendra, au prorata de la subvention, en partage des bénéfices réalisés par le département.

Art. 5. — Le Ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des Lois*.

CONVENTION.

Entre les soussignés :

M. Henry Goulley, préfet du département du Doubs, chevalier de la Légion d'honneur, officier de l'instruction publique agissant au nom et pour le compte dudit département, en vertu de la loi du 10 août 1871 sur les conseils généraux, de la loi du 11 juin 1880 sur les chemins de fer d'intérêt local, des décrets des 6 août 1881 et 20 mars 1882, portant règlement d'administration publique, et de la délibération du conseil général, en date du 28 avril 1897,

D'une part;

Et M. Schlumberger, banquier à Besançon, agissant tant en son nom personnel que comme fondateur de la société anonyme (en formation), dite société du tramway de Pontarlier à Mouthe,

D'autre part ;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le département du Doubs s'engage à demander à l'État de lui concéder et, s'il l'obtient, à rétrocéder à M. Schlumberger, qui

accepte, la construction et l'exploitation d'un tramway de Pontarlier à Mouthe, à voie de 1 mètre.

Cette rétrocession, qui n'aura d'effet qu'en vertu de la loi d'utilité publique à intervenir, est faite conformément à la loi du 11 juin 1880 et aux décrets des 20 mars 1882 et 23 décembre 1885, portant règlement d'administration publique pour l'exécution de ladite loi, et aux conditions de la présente convention.

Art. 2. — Le rétrocessionnaire sera assujetti à toutes les obligations imposées par le cahier des charges annexé à la présente convention, de même qu'il bénéficiera des avantages résultant de ce même cahier des charges.

Ce cahier des charges est conforme au cahier des charges-type annexé au décret du 6 août 1881, sauf les modifications aux articles 6, 7, 8, 11 et 36, et la suppression des articles 38 et 39.

Art. 3. — Le rétrocessionnaire se chargera à ses frais, risques et périls, du complet établissement du tramway et de toutes ses dépendances. Seront notamment à sa charge :

Les projets définitifs prévus par le décret du 6 août 1881, et pour la rédaction desquels le préfet remettra au rétrocessionnaire une copie certifiée conforme du dossier de l'avant-projet ;

Les indemnités de toutes natures indiquées à l'article 11 du décret du 6 août 1881, sauf l'acquisition des terrains qui seraient cédés gratuitement par les communes ;

Tous les travaux d'infrastructure ;

Tous les travaux de superstructure, y compris le matériel fixe et les alimentations ;

La ligne télégraphique ou téléphonique ;

L'outillage et le mobilier des gares, stations, dépôts et ateliers ;

Le matériel roulant ;

Les travaux de raccordement de la gare de Pontarlier avec la ligne de chemin de fer de Gilley à Pontarlier.

Art. 4. — Les travaux et fournitures seront exécutés conformément aux projets définitifs visés à l'article 3 ci-dessus, aux prescriptions du décret du 6 août 1881 et aux conditions du devis particulier annexé à la présente convention.

Art. 5. — Le département du Doubs fournira au rétrocessionnaire à titre de subvention :

1° Les terrains communaux dont la cession gratuite a été consentie par les communes ;

2° Une somme en capital de 748.000 francs, représentant les subventions votées par le conseil général du Doubs et par diverses communes.

Sur cette somme, le département du Doubs se réserve provisoirement une somme de 20.000 francs pour payer les frais de surveillance des travaux et les frais d'étude des avant-projets.

La partie de cette somme restée sans emploi sera remise au rétrocessionnaire un an après la mise en exploitation de la ligne.

Le restant de la subvention sera versé au concessionnaire de la manière suivante :

A la fin de chaque mois, à partir du commencement des travaux, les agents chargés de la surveillance dresseront un décompte des ouvrages exécutés et des dépenses faites dans le mois pour l'infrastructure et la superstructure, évaluées suivant les règles fixées par l'article 8 ci-après. On déduira du décompte une moitié des dépenses représentant la part contributive du rétrocessionnaire et l'autre moitié sera versée au rétrocessionnaire, à titre d'acompte, dans le courant du mois suivant, après approbation par le préfet. Le total des acomptes délivrés au rétrocessionnaire jusqu'au jour de la mise en exploitation ne pourra dépasser les neuf dixièmes de la subvention fournie par le département, déduction faite de la somme réservée pour les études et la surveillance.

La somme nécessaire pour parfaire, avec les acomptes délivrés mensuellement. ladite subvention réduite, comme il vient d'être stipulé, ne sera payée au rétrocessionnaire qu'un an après la mise en exploitation de la ligne.

Le rétrocessionnaire ne pourra, sous aucun prétexte, réclamer aucune augmentation des sommes allouées en vertu des dispositions qui précèdent, soit pour imprévisions dans l'avant-projet, soit pour cas de force majeure, soit pour toute autre cause.

Art. 6. — L'exploitation sera faite par le rétrocessionnaire à ses risques et périls; toutefois le département du Doubs s'engage à transmettre au rétrocessionnaire la subvention qu'il pourra recevoir de l'État, dans les conditions des articles 14 et 36 de la loi du 11 juin 1880, sans que cette subvention, jointe à la portion du produit net de l'exploitation conservée par le concessionnaire en vertu du dernier paragraphe de l'article 9 ci-après, puisse porter à plus de 4,65 0/0 le revenu de la partie du capital de premier établissement fourni par le rétrocessionnaire.

Art. 7. — Pour l'application des clauses de l'article précédent, il est entendu que :

1° Le capital d'établissement sera calculé d'après les dépenses réellement faites, sans que les chiffres portés en compte puissent excéder le maximum de 1.600.000 francs.

2° La part du capital de premier établissement fournie par le rétrocessionnaire sera calculée en déduisant du montant total de ce capital les subventions fournies par le département et par les communes.

Art. 8. — Dans le calcul des dépenses réellement faites on portera en compte :

a) Les dépenses faites pour l'acquisition des terrains et pour l'exécution des travaux et fournitures définies à l'article 3 de la présente convention, lesquelles dépenses seront évaluées d'après les quantités réellement faites ou livrées suivant les prix du bordereau annexé à la présente convention. Pour les fournitures et travaux non compris aux

prix du bordereau, on calculera les dépenses d'après les prix payés par le rétrocessionnaire et dûment justifiés par lui;

b) Les sommes effectivement dépensées pour le service des intérêts du capital engagé par le rétrocessionnaire pendant la construction, sous déduction des intérêts produits par les fonds approvisionnés, et sans que les dépenses portées en compte de ce chef puissent excéder 3 0/0 des dépenses spécifiées au paragraphe *a*;

c) Les dépenses relatives à la constitution du capital-actions et à la réalisation des emprunts limités au maximum de 1 1/2 0/0 des dépenses spécifiées au paragraphe *a*;

d) Et éventuellement les insuffisances résultant de l'exploitation partielle des sections qui seront ouvertes pendant la période de construction.

Art. 9. — Les frais d'exploitation à porter en compte, chaque année, par application de l'article 3 du décret du 20 mars 1882, seront évalués d'après les dépenses réellement faites, mais ne pourront dépasser, par kilomètre, le chiffre maximum résultant de la formule :

$$F = 1.200 + \frac{2}{3} R,$$

dans laquelle R représente la recette brute, impôts déduits.

Cette formule s'appliquera à deux trains par jour dans chaque sens, tant que la recette brute annuelle sera inférieure à 3.500 francs par kilomètre.

Lorsque cette recette sera égale ou supérieure à 3.500 francs par kilomètre, le rétrocessionnaire devra, à ses frais, mettre en circulation un troisième train dans chaque sens, sans que la formule ci-dessus soit modifiée.

Le préfet pourra, le rétrocessionnaire entendu, exiger l'établissement d'un nombre de trains supérieur au nombre prévu; en ce cas, il sera ajouté au maximum défini par la formule ci-dessus 70 centimes par train kilométrique supplémentaire.

Les trains supplémentaires que le rétrocessionnaire mettrait de lui-même en circulation ne donneront pas lieu à cette augmentation.

Quand les frais d'exploitation n'atteindront pas le maximum fixé par la formule ci-dessus, ils seront majorés à titre de prime d'économie, en faveur du rétrocessionnaire, des deux tiers de l'écart entre le maximum et ces frais.

Lorsque les frais d'exploitation ainsi majorés seront inférieurs au chiffre de la recette brute, impôts déduits, la moitié de l'excédent de la recette sera versée au département, l'autre moitié étant conservée par le concessionnaire pour compenser la réduction que pourra subir, en vertu de la loi du 11 juin 1880, la subvention de l'État qui lui est abandonnée.

Art. 10. — Postérieurement à la clôture du compte de premier établissement, qui doit être de quatre ans au plus tard après la mise en

exploitation de la ligne entière, en vertu de l'article 2 du décret du 20 mars 1882, et pendant un délai de quinze années à dater de cette clôture, il pourra être ouvert un compte complémentaire de premier établissement pour les dépenses telles que création de gares nouvelles, agrandissement des gares, pose de secondes voies ou de voies de garage, augmentation du matériel roulant. Ces dépenses complémentaires ne pourront excéder la somme totale de 200.000 francs. Elles seront à la charge du rétrocessionnaire, sauf les subventions qu'il pourrait obtenir du département ou des intéressés.

Il sera tenu compte de ces dépenses et de ces subventions pour l'application de l'article 6 de la présente convention.

Art. 11. — Un fonds de renouvellement de 2.000 francs par kilomètre, destiné à garantir le remplacement, en temps utile, de la voie et du matériel roulant pendant la durée de la concession, sera constitué dans un délai maximum de quinze ans à dater de la déclaration d'utilité publique, au moyen de versements atteignant au plus 200 francs par kilomètre et par an, faits par le rétrocessionnaire à la Caisse des dépôts et consignations, en numéraire ou en titres agréés par le département.

Le rétrocessionnaire est autorisé à porter en compte ces versements dans les dépenses réelles d'exploitation, toujours dans la limite du maximum défini à l'article 9.

Il touchera pendant la durée de la concession les revenus des titres déposés, ou les intérêts servis par la Caisse des dépôts et consignations des sommes versées. Ces revenus ou intérêts seront portés au compte des recettes d'exploitation.

Il complétera ce fonds de renouvellement dans les mêmes conditions que ci-dessus, dès que ce fonds aura été entamé pour l'entretien de la ligne et du matériel.

Il en reprendra possession à la fin de la concession, sauf les prélèvements qui auraient été faits pour cet entretien.

Art. 12. — Dans les cas prévus à l'article 21 du cahier des charges, et dans le cas où le rétrocessionnaire ne satisferait pas aux obligations de la présente convention, si le département ne croit pas devoir provoquer la déchéance, le rétrocessionnaire payera au département une amende de 200 francs par jour de retard, après une mise en demeure à lui adressée par le préfet.

Cette amende sera prélevée sur le cautionnement qui devra être reconstitue dans le délai d'un mois après le prélèvement.

Art. 13. — Le rétrocessionnaire s'engage à n'employer que du personnel français et du matériel de provenance française. Toutefois, pour l'exécution des travaux de terrassements et de maçonnerie, il aura la faculté d'employer des ouvriers étrangers, dont le nombre sera au plus égal à celui qui est admis dans les travaux du génie militaire.

Art. 14. — Avant la signature de l'acte de rétrocession, le rétrocessionnaire déposera à la Caisse des dépôts et consignations une somme

de 50.000 francs en numéraire ou en rentes sur l'État, calculée conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du Trésor, avec transfert au profit de ladite caisse de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

Les quatre cinquièmes en seraient rendus au rétrocessionnaire par cinquième et proportionnellement à l'avance des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après l'expiration de la rétrocession.

Art. 15. — Le rétrocessionnaire devra faire élection de domicile à Pontarlier.

Dans le cas où il ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à lui adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat de la mairie de Pontarlier.

Art. 16. — Dans un délai de six mois à partir de la déclaration d'utilité publique, le rétrocessionnaire devra constituer une société anonyme, dont le capital sera constitué dans les conditions indiquées par l'article 18 de la loi du 11 juin 1880.

La société ainsi formée se substituera au rétrocessionnaire pour l'accomplissement des charges qu'il contracte en vertu de la présente convention. Le rétrocessionnaire demeurera d'ailleurs solidairement responsable avec la nouvelle société de tous les engagements résultant de ladite convention.

Cette substitution devra être approuvée par un décret délibéré en conseil d'État, suivant les dispositions de l'article 10 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 17. — La présente convention annule et remplace la convention passée antérieurement entre le département du Doubs et M. Schlumberger.

Fait double à Besançon, le 1er mai 1897.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE I.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — La ligne de tramway qui fait l'objet du présent cahier des charges est destinée au transport des voyageurs et des marchandises.

La traction aura lieu par locomotives à vapeur.

Art. 2. — La ligne partira de Pontarlier et empruntera les voies publiques ci-après désignées :

Chemin de grande communication n° 47, place du Tribunal, rue Tissot, place Sainte-Bénigne, route nationale n° 67;

Chemin de grande communication n° 44, jusqu'à Mouthe, sauf les déviations indiquées aux plans annexés au présent cahier des charges.

Art. 3. — Les projets d'exécution seront présentés dans un délai de six mois à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique.

Les travaux devront être commencés dans un délai de un an à partir de la même date. Ils seront poursuivis et terminés de telle façon que la ligne soit livrée à l'exploitation dans le délai de deux ans et demi à partir de la même date.

Art. 4. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1 mètre.

La largeur des locomotives et des caisses des véhicules, ainsi que de leur chargement, ne dépassera pas 2m,20, et la largeur du matériel roulant, y compris toutes saillies, notamment celle des marchepieds latéraux, restera inférieure à 2m,20 ; la hauteur du matériel roulant au-dessus des rails sera au plus de 3m,50.

Dans les parties à deux voies la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 1m,60.

Art. 5 à 10. — *Comme au type.*

Art. 11. — Les voitures devront s'arrêter en pleine voie pour prendre ou laisser des voyageurs sur tous les points du parcours, sauf sur les sections où le préfet reconnaîtrait que les arrêts présentent des inconvénients, l'exploitant entendu.

Le nombre et l'emplacement des gares, stations et haltes seront arrêtés lors de l'approbation des projets définitifs. Il est toutefois entendu, dès à présent, qu'il sera établi des stations ou des haltes pour le service des voyageurs, et des gares pour la réception et la livraison des marchandises, suivant les indications ci-après :

Stations et gares : Pontarlier, Oye et Pallet, Chaudron, Malbuisson, les Frêtes, Labergement, Sainte-Marie, Gellin, Mouthe ;

Haltes : La Cluse, Chaon, le Brey, Sarrageois.

Moyens de transbordement (clause spéciale prescrite par la circulaire du 12 *janvier* 1888).

La gare de Pontarlier sera reliée à la ligne de Gilley à Pontarlier de manière qu'on y puisse amener des wagons à voie large. Une grue roulante de 10 tonnes de puissance et de 10 mètres de portée facilitera le transbordement des marchandises entre les wagons du tramway et les wagons à voie large.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Art. 12 à 14. — *Comme au type.*

Art. 15. — Les trains se composeront de six voitures au plus, et leur longueur totale ne dépassera pas 60 mètres.

La vitesse des trains en marche sera au plus de 20 km,00 à l'heure.

Le reste comme au type (*).

(*) Voir le type *Ann.* 1882, p. 292 ; et *Journal officiel* du 30 juillet 1897.

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT.

(N° 8)

[26 juin 1896]

Voirie (grande). — Chemins de fer. — Garantie d'intérêts. — Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée. — Réseau algérien. — Travaux exécutés pour le compte d'autres compagnies. — Redevances. — Comptes d'établissement et d'exploitation. — (Compagnie de Lyon.)

Les travaux d'agrandissement de gares communes avec les compagnies de l'Est et de l'Ouest-Algérien ayant été exécutés par la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, celle-ci n'est pas fondée à soutenir qu'elle n'a été, à l'égard des deux autres compagnies, qu'un simple bailleur de fonds, dont le remboursement devait être assuré par le paiement de redevances et que, dans ces conditions, il n'y avait pas lieu d'inscrire, pour le calcul de la garantie d'intérêts, les sommes dépensées au compte d'établissement et les redevances au compte d'exploitation. Il s'agit de travaux que la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée a demandé et obtenu l'autorisation d'entreprendre dans le périmètre de la concession, et elle ne saurait se prévaloir de traités passés avec d'autres compagnies sans avoir été soumis à l'approbation ministérielle.

Vu la requête de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée... tendant à ce qu'il plaise au conseil annuler — un arrêté du Ministre des travaux publics, en date du 10 mars 1893, portant règlement de la garantie afférente à l'année d'exploitation 1886, pour les lignes du réseau algérien de la compagnie, ledit arrêté lui faisant grief, notamment, en ce qu'il décide que le capital de la dépense nécessitée par les travaux d'agrandissement des gares communes doit figurer au compte de premier établissement et, par suite, que la redevance stipulée des compagnies de l'Est et de l'Ouest-Algérien pour l'usage de ces

gares doit être portée tout entière au compte d'exploitation de la compagnie requérante; — *Ce faisant*, *attendu* que les redevances que les compagnies voisines de l'Est et de l'Ouest-Algérien se sont engagées à payer pour l'usage des gares communes ne constituent pas des recettes d'exploitation, mais doivent figurer à un compte spécial, ainsi d'ailleurs que le capital dépensé pour l'agrandissement desdites gares; que ce mode d'imputation avait été accepté par le conseil des Ponts et Chaussées et le Ministre, lors de l'approbation, en 1881, du projet des travaux à exécuter à la gare de Constantine; qu'il avait été ainsi reconnu que les lignes algériennes ne pouvaient sur ce point être traitées comme les lignes de la métropole; que, en effet, d'après la convention du 1er mai 1863, qui régit la concession desdites lignes, le capital garanti ne peut, en aucun cas, dépasser la somme de 80 millions, et que le capital d'établissement a notablement dépassé cette somme, de telle sorte que toute dépense nouvelle d'établissement reste en dehors de la garantie et à la charge exclusive de la compagnie, tant qu'elle n'aura pas remboursé les avances de l'État; que ce résultat, en ce qui concerne les travaux des gares communes, est d'autant plus inadmissible que la compagnie n'était pas tenue d'effectuer elle-même ces travaux; que, si elle devait subir l'embranchement avec les compagnies voisines, c'était, d'après les termes de l'article 61 du cahier des charges, à la condition formelle qu'il n'en résulterait pour elle aucuns frais particuliers; que, dans ses rapports avec ces compagnies, auxquels l'État est et doit rester étranger, elle n'a été qu'un simple prêteur comme tout autre bailleur de fonds qui a droit aux intérêts des sommes prêtées et au remboursement de ses avances, ce qui ne peut avoir lieu que par l'ouverture du compte spécial réclamé par la compagnie; par ces motifs, dire et déclarer que les dépenses portées au compte d'établissement pour l'année 1886, et fixées par la commission de vérification à 98.210 fr. 97, seront diminuées du montant des travaux exécutés dans les gares de Sainte-Barbe et de Tlélac, d'Oran, de Maison-Carrée et de Constantine, et arrêtées au chiffre de 8.957 fr. 18; dire qu'il sera prélevé sur les redevances payées par les compagnies de l'Est et de l'Ouest-Algérien pour l'usage des gares communes en 1886, et déduit du produit net de cet exercice une somme de 14.336 fr. 46, qui représente la part desdites redevances correspondant aux dépenses faites, dans ces gares, pour les besoins du service des autres compagnies; donner acte à la compagnie des réserves contenues dans les arrêtés ministériels des 30 juillet et 23 novembre 1889, fixant les

comptes des exercices 1882-1885, en tant que ces réserves ont pour objet de subordonner le règlement définitif de ces comptes à la solution à intervenir sur la question de répartition des frais généraux d'administration centrale, et sur celle du mode d'imputation des dépenses et des recettes des gares communes ; condamner l'État aux dépens ;

Vu la dépêche du Ministre des travaux publics qui conclut au rejet du pourvoi, par les motifs : que la compagnie prétend à tort que le réseau algérien doit être traité autrement que le réseau français, parce qu'il est placé sous un régime différent; que, en effet, ce régime était le même en ce qui touche un maximum de capital garanti, sous l'empire de la convention du 11 juin 1859, reproduite dans celle du 1er mai 1863, relative à l'Algérie, sans que jamais dans la métropole il ait été question de porter à un compte spécial séparé les dépenses d'agrandissement et les redevances des gares communes ; que, si c'est sur la demande et dans l'intérêt des compagnies voisines que certaines gares de la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée ont été agrandies, ces travaux lui ont été également utiles ; que l'article 61 du cahier des charges peut lui donner le droit de réclamer une indemnité en cas de préjudice subi dans l'exploitation et de se faire payer des redevances, mais ne tranche pas la question d'imputation des recettes, laquelle doit être réglée par l'article 13 du décret du 26 septembre 1863, qui range parmi les recettes d'exploitation les produits bruts de toutes natures provenant d'établissements qui servent à l'exploitation ; qu'enfin le système proposé par la compagnie, contraire à la jurisprudence du conseil d'État, aurait pour résultat inadmissible de désaffecter en quelque sorte une partie de la concession au profit du domaine privé ;

Vu la loi du 11 juin 1863 et le décret en date du même jour, approuvant la convention passée le 1er mai 1863 entre le Ministre de la guerre et la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, concernant l'exécution des chemins de fer algériens;

Vu le cahier des charges annexé à ladite convention et notamment l'article 61 ;

Vu le décret du 20 septembre 1863, relatif au contrôle financier desdits chemins, notamment les articles 12 et 13;

CONSIDÉRANT que, pour demander l'annulation de l'arrêté attaqué, la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée soutient qu'elle n'était pas tenue d'exécuter les travaux d'agrandissement des gares communes avec les compagnies de l'Est et de l'Ouest-Algérien, et que ces travaux n'ont été effectués que sur la demande de

ces compagnies, à l'égard desquelles elle n'a été qu'un bailleur de fonds dont le remboursement devait lui être assuré par le paiement de redevances comprenant l'amortissement des sommes dépensées ; que, par suite, il n'y avait pas lieu d'inscrire lesdites sommes au compte d'établissement, et les redevances au compte d'exploitation ;

Mais, considérant qu'il s'agit de travaux que la compagnie requérante a demandé et obtenu l'autorisation d'entreprendre dans le périmètre de la concession, qui en sont devenus partie intégrante, et dont la dépense doit à ce titre figurer à son compte de premier établissement ; que, par la même raison, les recettes que cette dépense peut lui procurer doivent être portées au compte d'exploitation et non faire l'objet d'un compte spécial ; qu'en effet, si la compagnie estimait qu'elle n'avait aucun intérêt à l'exécution de ces travaux, il lui appartenait, en se prévalant de l'article 61 de son cahier des charges, de laisser aux compagnies de l'Est et de l'Ouest-Algérien le soin de les exécuter elles-mêmes et à leurs frais ; que, n'ayant pas usé de cette faculté, elle n'est pas fondée, pour affranchir sa comptabilité des règles établies, à opposer à l'État les traités qu'elle a passés avec ces compagnies, sans d'ailleurs les avoir même préalablement soumis à l'approbation du Ministre des travaux publics ; que, dans ces circonstances, sa requête doit être rejetée... (Rejet.)

(N° 9)

[10 juillet 1896]

Travaux publics. — Frais d'expertise. — Liquidation. — Compétence. — Conseil d'État. — Recours collectif. — Parties ayant le même interêt au pourvoi. — (Sieurs Petiton et Bazaine.)

Le conseil de préfecture n'est pas compétent pour liquider les vacations, frais et honoraires dus aux experts. Cette attribution appartient au président du conseil de préfecture, sauf opposition devant ledit conseil (*).

(* La jurisprudence relative aux réclamations en matière de contributions directes était depuis longtemps en ce sens. Voy Dumortier, 19 janvier 1894, p. 48 ; et la Table des arrêts de l'année 1895 (p. 962). — Voy. également en matière de travaux publics : 21 février 1896, Langlade, p. 178 (*Arr. du C. d'Et.*).

Il n'appartient pas davantage au conseil d'État de faire lui-même cette liquidation.

En conséquence, il y a lieu d'annuler l'arrêté par lequel un conseil de préfecture a liquidé les frais d'expertise et l'arrêté du vice-président qui, en exécution de cet arrêté, s'est borné à répartir les frais entre les experts et de renvoyer les parties à se pourvoir en liquidation de ces frais devant le président du conseil de préfecture.

Conseil d'État. — Recours collectif. Parties n'ayant pas des intérêts distincts. — Est recevable un recours collectif présenté par une seule requête au nom de plusieurs personnes ayant les mêmes intérêts (dans l'espèce, experts désignés dans la même instance et demandant la liquidation de leurs honoraires).

SUR LA RECEVABILITÉ *de la requête :*

Considérant que les sieurs Petiton et Bazaine ont été désignés comme experts pour donner leur avis dans la même instance ; qu'ils défèrent au conseil d'État l'arrêté qui a liquidé les frais et honoraires qui leur sont dus ; qu'ainsi ils sont recevables à se pourvoir contre l'arrêté dont s'agit par une seule et même requête ;

AU FOND :

Considérant que l'article 23 de la loi du 22 juillet 1889 dispose que les vacations, frais et honoraires des experts sont liquidés et taxés par l'arrêté du conseil de préfecture, sauf aux experts et aux parties à contester cette liquidation, dans le délai fixé, devant le conseil de préfecture statuant en chambre de conseil ; que la première partie de cette disposition de l'article 23 a été produite par l'article 63 de la même loi et qu'il résulte de leur combinaison avec l'article 65 qu'il ne peut, dans le sens de ce même article, y avoir lieu par le conseil de préfecture de faire lui-même en audience publique la liquidation dont s'agit ; qu'ainsi le conseil de préfecture n'est pas compétent pour exercer une attribution que la loi ne confère pas au président seul ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les frais d'expertise sur lesquels porte la contestation ont été liquidés par l'arrêté du conseil de préfecture du 5 décembre 1890 qui a statué sur le fond ; qu'en procédant de la sorte le conseil de préfecture a excédé les limites de sa compétence, et que, sur ce point, son arrêté doit être annulé ;

Considérant qu'il y a lieu d'annuler par voie de conséquence les arrêtés postérieurs par lesquels le président du conseil de pré-

fecture s'est borné à répartir, en exécution de l'arrêté du conseil, entre les trois experts, les frais et honoraires ainsi liquidés;

Considérant d'autre part, qu'il n'appartient pas au conseil d'État de faire lui-même la liquidation dont s'agit; qu'il y a donc lieu de renvoyer les sieurs Petiton et Bazaine à se pourvoir en liquidation, conformément à la loi précitée; et de rejeter en conséquence le surplus de leurs conclusions et le recours incident du sieur Bordais;

Art. 1er. L'arrêté du conseil de préfecture de la Gironde est annulé dans celle de ses dispositions par laquelle il a liquidé les frais d'expertise dus aux sieurs Petiton et Bazaine. — *Art.* 2. Sont également annulés par voie de conséquence les arrêtés susvisés du président du conseil de préfecture en tant qu'ils ont fixé la part d'honoraires dus aux deux experts susnommés. — *Art.* 3. Les sieurs Petiton et Bazaine sont renvoyés à se pourvoir en liquidation de leurs frais, vacations et honoraires devant le président du conseil de préfecture de la Gironde. — *Art.* 4. Le surplus des conclusions des sieurs Petiton et Bazaine et le recours incident du sieur Bordais sont rejetés. — *Art.* 5. Les requérants et le sieur Bordais supporteront respectivement les dépens par eux exposés devant le conseil d'État.

CIRCULAIRE MINISTÉRIELLE.

(N° 10)

[4 novembre 1897]

Installation des dortoirs des mécaniciens et chauffeurs dans les dépôts(*).

Messieurs, depuis longtemps mon administration se préoccupe du service des mécaniciens et chauffeurs qui intéresse à un si haut degré la sécurité, et, par plusieurs circulaires, elle a réglementé la durée du travail de ces agents, en leur assurant un repos minimum. Mais la fixation de ce minimum de repos serait illusoire si les intéressés ne pouvaient toujours en jouir d'une manière effective et complète dans les gares où les nécessités de l'exploitation les forcent fréquemment à séjourner. Il m'a donc paru indispensable de compléter à ce point de vue les dispositions libérales des circulaires antérieures.

J'ai, dans ce but, prescrit aux différents services de contrôle de procéder à une enquête minutieuse sur la situation, en ce qui concerne l'hygiène et le confort, des dortoirs mis à la disposition des mécaniciens et chauffeurs dans les divers dépôts.

Les résultats de cette enquête ont été soumis au Comité de l'exploitation technique des chemins de fer.

Le Comité a reconnu qu'il serait difficile de tracer avec une entière précision le programme des conditions que les dortoirs doivent remplir, les données du problème variant en effet avec le climat, la situation géographique des locaux, leur mode de construction et aussi avec les mœurs et les habitudes des agents qui les fréquentent. Mais il a pensé qu'il y avait des règles dont il importe de ne jamais s'écarter dans l'intérêt du bien-être et même de la santé des agents, savoir :

Suppression absolue des dortoirs établis à titre provisoire dans des wagons couverts, où la chaleur est excessive en été et le froid très rigoureux en hiver ;

(*) Circulaire adressée à MM. les Administrateurs des Compagnies de chemins de fer.

Adjonction à chaque dortoir d'un lavabo alimenté par un robinet d'eau propre et pourvu d'un écoulement d'eaux sales ;

Installation, à proximité de tout dortoir, de water-closets établis d'après les principes de l'hygiène ;

Mise à la disposition et à la portée des agents d'eau potable, naturelle ou filtrée.

A côté de ces règles fondamentales le Comité a formulé un certain nombre de desiderata qui se justifient d'eux-mêmes, mais dont la réalisation ne lui a pas semblé pouvoir être imposée par voie de formule générale, à raison des conditions particulières à chaque espèce.

Ces desiderata sont les suivants :

Fixation d'une moyenne de 12 à 15 mètres cubes d'air par lit ;

Ventilation facile et rapide des dortoirs ;

Maintien des locaux en bon état d'hygiène, de propreté et d'entretien ;

Indépendance des réfectoires et des dortoirs, à moins d'exceptions dûment justifiées ;

Installation de salles de bains, de douches ou de bains-douches qui peuvent être très utiles, notamment dans les pays chauds du Midi de la France et en Algérie.

Telles sont les règles générales et les considérations qui ont guidé le Comité dans le choix des améliorations qui lui ont paru pouvoir être réclamées immédiatement des Administrations de chemins de fer et qui, pour votre réseau, consistent dans les mesures ci-après (suit la désignation des dortoirs, réfectoires, etc., par Compagnie).

Je vous prie, Messieurs, de prendre sans retard des dispositions pour l'application de ce programme qui doit être considéré comme un minimum. Il laisse en effet une large part à l'initiative des Compagnies pour la réalisation des améliorations de diverses natures que les circonstances locales peuvent commander dans l'intérêt du personnel. Je me plais à espérer que, dans une question de cette importance, où le bien-être et la santé d'une nombreuse catégorie d'agents sont en jeu, les Compagnies ne manqueront pas de seconder les vues de mon Administration.

Je vous serai d'ailleurs obligé de m'accuser réception de la présente circulaire et de me rendre compte de la suite que vous y aurez donnée.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,
TURREL.

LÉGISLATION ET STATISTIQUE ÉTRANGÈRES.

(N° 11)

BELGIQUE.

RÉSULTATS DE L'EXPLOITATION DU RÉSEAU DES CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT GÉNÉRAL EN 1895 ET 1894 ET DES CHEMINS DE FER VICINAUX EN 1896 ET 1895.

A. — Réseau d'intérêt général.

Les renseignements qui suivent ont été extraits de la publication annuelle du Ministère des chemins de fer, postes et télégraphes, intitulée : *Compte rendu des opérations pendant l'année* 1895.

I. — Longueurs. — Effectif du matériel roulant et parcours des trains.

DÉSIGNATION des RÉSEAUX	ANNÉES	LONGUEURS totales exploitées au 31 décembre	à double voie exploitées au 31 déc.	moyennes exploitées pendant l'année	EFFECTIF DU MATÉRIEL ROULANT Locomotives (*)	Tenders	Voitures à voyageurs	Wagons et fourgons (**)	PARCOURS des TRAINS
		km.	km.	km.					km.
Réseau exploité par l'État.	1895	3.320	1.334	3.299	2.184	1.358	4.136	4 .039	43.133.499
	1894	3.290	1.328	3.288	2.133	1.334	3.876	46.706	41.771.820
Réseau exploité par les Compagnies.	1895	1.481 (***)	250	1.481	565	353	957	13.973	11.024.891
	1894	1.481	250	1.481	561	350	921	13.953	11.075.370
Totaux	1895	4.801	1.584	4.780	2.749	1.711	5.093	62.012	54.158.390
	1894	4.771	1.578	4.769	2.694	1.684	4.797	60.659	52.816.643

(*) Y compris 54 voitures à vapeur pour le réseau de l'État, et 10 pour celui des Compagnies.
(**) Y compris les voitures funéraires, wagons postaux et wagons pour services divers.
(***) Dont 178 kilomètres exploités en commun par deux ou trois Compagnies.

II. — Capital de premier établissement.

Le capital de premier établissement des chemins de fer exploités par l'État s'élevait, en 1895, à 1.426.141.647 francs et, en 1894, à 1.408.405.703 francs.

Le compte rendu officiel des opérations des chemins de fer belges ne fournit pas de renseignements sur le capital de premier établissement du réseau exploité par les Compagnies.

III. — Transport des voyageurs.

Désignation des réseaux	Années	Nombre de voyageurs à toute distance				Recettes du transport des voyageurs			
		1re classe	2e classe	3e classe	Ensemble	1re classe	2e classe	3e classe	Ensemble
		milliers	milliers	milliers	milliers	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	milliers de franc[s]
Réseau exploité par l'État.	1895	2.711	9.114	65.112	76.937	7.298	13.148	29.965	50.41[illegible]
	1894	2.708	9,155	62.910	74.773	7.407	13.689	30.273	51.36[illegible]
Réseau exploité par les Compagnies.	1895	632	2.640	19.391	22.663	1.128	2.787	8.676	12.59[illegible]
	1894	661	2.631	18.874	22.166	1.156	2.943	8.825	12.92[illegible]
Totaux	1895	3.343	11.754	84.503	99.600	8.426	15.935	38.641	63.00[illegible]
	1894	3.369	11.786	81.784	96.939	8.563	16.632	39.098	64.29[illegible]

IV. — Transport des marchandises.

Désignation des réseaux	Années	Bagages		Colis, paquets et marchandises à grande vitesse (*)		Marchandises à petite vitesse		Recettes du transport des chevaux et bestiaux
		Tonnes transportées à toute distance	Recettes	Tonnes transportées à toute distance	Recettes	Tonnes transportées à toute distance	Recettes	
			milliers de francs		milliers de francs		milliers de francs	milliers de francs
Réseau exploité par l'État.	1895	37.052	1.635	377.268	10.016	29.729.055	86.302	1.568
	1894	35.014	1.541	379.442	9.992	29.231.743	84.829	1.569
Réseau exploité par les Compagnies.	189.	13.250 (**)	361(***)	110.543	1.965	16.934.649	24.633	271
	1894	13.132 (**)	340(***)	111.058	1.893	16.289.155	24.190	296
Totaux	1895	50.302	1.996	487.811	11.981	46.663.704	110.935	1.839
	1894	48.146	1.880	490.500	11.885	45.520.898	109.019	1.865

(*) Y compris certains envois par petite vitesse, dont la plupart taxés par expédition.
(**) Non compris les bagages taxés par colis.
(***) Y compris les recettes du transport des bagages taxés par colis.

V. — Résultats financiers de l'exploitation.

Désignation des réseaux	Années	Recettes brutes totales	Recettes brutes kilométriques	Dépenses d'exploitation totales	Dépenses d'exploitation kilométriques	Produit net total	Produit net kilométrique
		fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
Réseau exploité par l'État.	1895	154.467.350	46.825	90.436.312	27.415	64.031.038	19.410
	1894	152.974.889	46.517	86.537.469	26.315	66.437.420	20.202
Réseau exploité par les Compagnies.	1895	42.167.600	28.472	20.054.337	13.541	22.113.263	14.931
	1894	41.561.780	28.077	20.086.984	13.560	21.504.796	14.517
Totaux	1895	196.634.950	41.137	110.490.649	23.115	86.144.301	18.022
	1894	194.566.669	40.798	106.624.453	22.358	87.942.216	18.440

VI. — Accidents de personnes.

Désignation des réseaux	Années	Victimes des déraillements et des collisions de trains: Voyageurs tués	Voyageurs blessés	Agents tués	Agents blessés	Ensemble tués	Ensemble blessés	Victimes de leur propre faute et de divers accidents: Voyageurs tués	Voyageurs blessés	Agents tués	Agents blessés	Autres personnes (*) tuées	Autres personnes (*) blessées	Ensemble tués	Ensemble blessés
Réseau exploité par l'État.	1895	19	123	5	45	24	168	6	71	40	902	51	45	97	1.018
	1894	»	16	1	26	1	42	6	65	35	802	59	50	100	917
Réseau exploité par les Compagnies.	1895	»	»	1	»	1	»	5	2	11	32	16	11	32	45
	1894	»	»	»	»	»	»	1	4	14	30	24	18	39	52
Totaux	1895	19	123	6	45	25	168	11	73	41	934	67	56	129	1.063
	1894	»	16	1	26	1	42	7	69	49	832	83	68	139	969

(*) Y compris les suicides.

B. — Réseau des chemins de fer vicinaux.

Les données des tableaux ci-après ont été extraites des Rapports annuels présentés par le Conseil d'administration de la Société nationale des chemins de fer vicinaux.

I. — Longueurs et capital de premier établissement.

ANNÉES	Longueurs concédées	Longueurs exploitées au 31 décembre	Longueurs moyennes exploitées	Capital souscrit : Montant	Participation pour cent : État	Participation pour cent : Provinces	Participation pour cent : Communes	Participation pour cent : Particuliers	Dépenses d'établissement totales	Dépenses d'établissement kilométriques
	km.	km.	km.	milliers de fr.					francs	francs
1896	1.680 (*)	1.343	1.335	84 235	28,0	27,8	41,1	3,1	61.418.075	45.0[illegible]
1895	1.573	1.314	1.258	76.145	26,9	28,2	41,4	3,5	58.008.325	44.1[illegible]

(*) Dont 1.359 kilomètres à l'écartement de $1^m,00$.
295 — 1 ,067.
et 26 — 1 ,435.

II. — Matériel roulant et parcours des trains.

ANNÉES	Effectif du matériel roulant : Locomotives nombre total	Locomotives par kilomètre	Voitures à voyageurs nombre total	Voitures à voyageurs par kilomètre	Wagons et fourgons nombre total	Wagons et fourgons par kilomètre	Coût du matériel roulant par kilomètre du réseau : Locomotives	Voitures à voyageurs	Wagons et fourgons	Parcours des trains
							francs	francs	francs	kilomètres
1896.....	280	0,21	742	0,56	2.117	1,59	4.959	2.416	2.572	6.522.0[illegible]
1895.....	266	0,20	710	0,54	1.981	1,51	4.751	2.348	2.303	6.149.[illegible]

III. — Résultats financiers de l'exploitation.

ANNÉES	RECETTES		DÉPENSES		PRODUIT NET		Rapport des dépenses aux recettes	RÉPARTITION DES RECETTES ENTRE LES SERVICES	
	totales	kilométriques	totales	kilométriques	total	kilometrique		des voyageurs	des marchandises
	francs	francs	francs	francs	francs	francs	0/0	0/0	0/0
1896	6.445.800	4.876	4.400.040	3.328	2.045.760	1.548	68,26	68,26	31,74
1895	5.903.465	4.776	4.091.111	3.310	1.812.354	1.466	69,30	74,25	25,75

V. — Accidents de personnes.

ANNÉES	VICTIMES DES ACCIDENTS (*)								OBSERVATIONS
	Voyageurs		Agents		Autres personnes		Ensemble		
	tués	blessés	tués	blessés	tuées	blessées	tués	blessés	
1896	4	9	»	»	24	13	28	22	Il n'est survenu, en 1896, aucun accident de personnes dû à des déraillements ou collisions de trains.
1895	»	3	»	1	31	10	31	14	

(*) Y compris les suicides.

(N° 12)

PORTUGAL.

RÉSULTATS GÉNÉRAUX DE L'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER COLONIAUX DE 1888 A 1893 (*).

I. — Chemin de fer de Mormugâo à la frontière de l'Inde anglaise.

Longueur exploitée au 31 décembre 1893.... 82 kilomètres (**)

Matériel roulant au 31 décembre 1893	Locomotives	15
	Voitures à voyageurs	23
	Autres wagons de la grande vitesse	9
	Wagons à marchandises	116
	Divers	1
Nombre moyen de voyageurs transportés annuellement	1re classe	2.099
	2e —	10.254
	3e —	230.729
		Tonnes.
Tonnage total des marchandises transportées	Année 1888	77.772.235
	— 1889	95.393.899
	— 1890	92.867.515
	— 1891	112.872.125
	— 1892	75.291.864
	— 1893	123.076.404
		Francs (***).
Recettes moyennes annuelles du trafic des voyageurs	1re classe	4.603
	2e —	8.684
	3e —	102.374

(*) D'après la publication *Album de Estatistica graphica dos Caminhos de ferro Portuguezes das provincias ultramarinas. — Ministerio da Marinha e Ultramar* (Lisbonne, Compania nacional editora, in-4°).

(**) 1 mètre d'écartement. Ouverture de l'ensemble en 1888.

(***) Les conversions sont faites à raison de 5f,60 au milreïs.

		Francs.
Recettes totales annuelles (y compris les recettes du port)	Année 1888	921.698
	— 1889	1.039.724
	— 1890	1.023.400
	— 1891	1.171.397
	— 1892	801.623
	— 1893	1.278.144

II. — Chemin de fer de Lourenzo-Marques à la frontière du Transvaal.

Longueur exploitée au 31 décembre 1893... 89 kilomètres (*)

Matériel roulant au 31 décembre 1893	Locomotives	11
	Voitures à voyageurs	12
	Autres wagons de la grande vitesse.	4
	Wagons à marchandises	149
	Divers	9

MOUVEMENT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES DE 1891 A 1893.

ANNÉES	NOMBRE DE VOYAGEURS A TOUTE DISTANCE				MARCHANDISES à toute distance
	1re classe	2e classe	3e classe	Total (*)	
					tonnes
1891	2.768	6.164	25.415	36.564	27.877
1892	3.363	6.068	16.927	28.089	27.159
1893	3.555	5.624	18.219	32.932	52.256

(*) Y compris les divers non répartis par classe.

RECETTES ET DÉPENSES DE L'EXPLOITATION DE 1891 A 1893.

ANNÉES	RECETTES DE LA GRANDE VITESSE		RECETTES de la petite vitesse	RECETTES totales de l'exploitation	DÉPENSES DE L'EXPLOITATION				
	Voyageurs	Accessoires (bagages, messageries, etc.)			Entretien	Matériel et traction	Mouvement et trafic	Administration	Totales
	francs	francs	francs	francs	francs	francs	francs	francs	francs
1891	164.914	24.153	428.394	617.461	299.969	396.250	271.617	163.850	1.131.686
1892	161.666	24.584	508.766	695.016	224.963	220.696	108.940	89.645	644.244
1893	166.208	33.410	1.168.894	1.368.512	138.449	287.896	106.786	75.342	608.473

(*) $1^m,06$ d'écartement. L'ensemble a été ouvert en 1890.

III. — Chemin de fer de Loanda à Ambaca.

Longueur exploitée au 31 décembre	Année 1892..........	228 kilomètres (*)
	— 1893..........	260 —
Matériel roulant au 31 décembre 1893	Locomotives....................	17
	Voitures à voyageurs..............	29
	Autres wagons de la grande vitesse..	8
	Wagons à marchandises...........	126
	Divers..........................	3

MOUVEMENT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ANNÉES	NOMBRE DE VOYAGEURS À TOUTE DISTANCE				MARCHANDISES à toutes distances
	1re classe	2e classe	3e classe	total	
					tonnes
1892..........	2.377	1.438	53.452	57.267	7.597.197
1893..........	2.397	1.504	54.555	57.456	12.947.900

RECETTES ET DÉPENSES DE L'EXPLOITATION EN 1892 ET 1893.

ANNÉES	RECETTES DE LA GRANDE VITESSE		RECETTES de la petite vitesse	RECETTES totales de l'exploitation	DÉPENSES DE L'EXPLOITATION				
	Voyageurs	Accessoires (bagages, messageries, etc.)			Entretien	Matériel et traction	Mouvement et trafic	Administration	Totales
	francs	francs	francs	francs	francs	francs	francs	francs	francs
1892.....	226.609	36.814	162.910	426.333	396.732	490.868	160.804	502.124	1.550.5[illegible]
1893.....	300.205	47.684	317.811	664.700	372.350	566.502	157.763	252.784	1.349.3[illegible]

(*) 1 mètre d'écartement.

(N° 13)

SUISSE.

RÉSULTATS GÉNÉRAUX DE L'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER SUISSES EN 1895 ET 1894.

Les renseignements qui suivent ont été extraits de la *Statistique des Chemins de fer suisses pour l'année* 1895, *volume XXIII*, qui a paru en avril 1897.

A. — Réseau à traction de locomotives

(Y compris les chemins de fer à voie étroite et à crémaillère).

I. — LONGUEURS. — DÉPENSES D'ÉTABLISSEMENT. — EFFECTIF ET PARCOURS DU MATÉRIEL ROULANT.

ANNÉES	LONGUEURS moyennes exploitées	DÉPENSES D'ÉTABLISSEMENT		LOCOMOTIVES		VOITURES A VOYAGEURS		WAGONS A MARCHANDISES	
		totales	par kilomètre	nombre	parcours	nombre	parcours	nombre	parcours
	km.	francs	francs		milliers de kilomètres		milliers d'essieux kilométr.		milliers d'essieux kilométr.
1895.....	3.573	1.089.261.788	314.086	960	29.587	2.406	178.802	11.474	291.563
1894.....	3.519	1.072.597.522	313.567	932	28.224	2.390	171.244	11.322	294.627

II. — Transport des voyageurs et des bagages.

ANNÉES	NOMBRE DE VOYAGEURS à toute distance — 1re classe	2e classe	3e classe	total	NOMBRE DE VOYAGEURS à un kilomètre	RECETTES DU TRANSPORT DES VOYAGEURS — totales	par voyageur kilomètre	BAGAGES — tonnes à toute distance	tonnes à un kilomètre	RECETTES DU TRANSPORT DES BAGAGES — totales	par tonne kilomètre
	milliers	milliers	milliers	milliers	milliers	milliers de fr.	centimes	milliers	milliers	milliers de fr.	centimes
1895	500	7.043	37.841	45.384	891.273	45.298	5,08	159	7.580	3.666	48,4
1894	455	6.855	35.405	42.715	842.420	42.934	5,10	146	6.958	3.372	48,5

III. — Transport des marchandises.

ANNÉES	MARCHANDISES — TONNES TRANSPORTÉES — à toute distance	à un kilomètre	RECETTES DU TRANSPORT des MARCHANDISES — totales	par tonne kilomètre	ANIMAUX VIVANTS — TONNES TRANSPORTÉES — à toute distance	à un kilomètre	RECETTES DU TRANSPORT des ANIMAUX VIVANTS — totales	par tonne kilomètre	RECETTES DU TRANSPORT DES MARCHANDISES ET DES ANIMAUX VIVANTS — totales	par tonne kilomètre
	milliers	milliers	milliers de fr.	centimes	milliers	milliers	milliers de fr.	centimes	milliers de fr.	centimes
1895...	10.785	623.523	54.054	8,7	189	11.618	2.561	22,0	56.615	8,9
1894...	10.221	604.755	51.542	8,5	212	13.691	3.005	21,9	54.547	8,8

IV. — Résultats financiers de l'exploitation.

ANNÉES	RECETTES — totales	par kilomètre	DÉPENSES DE L'EXPLOITATION (*) — totales	par kilomètre	RAPPORT pour cent DES DÉPENSES AUX RECETTES	EXCÉDENT DES RECETTES SUR LES DÉPENSES — total	par kilomètre	RAPPORT pour cent DU PRODUIT NET au capital d'établissement
	francs	francs	francs	francs		francs	francs	
1895....	111.544.765	31.215	66.193.333	18.594	59,34	43.351.432	12.691	3,8
1894....	106.783.517	30.346	62.124.990	17.655	58,18	44.658.527	12.691	3,6

(*) Y compris loyers, affermages et dépenses diverses.

V. — Accidents.

Années	Nature des accidents				Victimes des déraillements et collisions								Victimes des accidents divers (*)							
	Déraillements	Collisions	Accidents divers	Ensemble	Voyageurs		Agents		Autres personnes		Ensemble		Voyageurs		Agents		Autres personnes		Ensemble	
					tués	blessés	tués	blessés	tuées	blessées	tués	blessés	tués	blessés	tués	blessés	tuées	blessées	tués	blessés
1895...	68	30	778	876	»	2	»	16	»	»	»	18	5	41	19	641	19	28	43	710
1894...	71	29	685	785	»	3	1	5	»	»	1	8	11	36	15	554	26	19	52	609

(*) Non compris les suicides.

B. — Chemins de fer funiculaires.

I. — Longueurs. — Dépenses d'établissement. — Effectif du matériel roulant et parcours des trains.

Années	Longueurs		Dépenses d'établissement		Voitures à voyageurs		Wagons à marchandises	Parcours des trains
	construites (*)	moyennes exploitées	totales	par kilomètre	nombre de voitures	nombre de places		
	mètres	mètres	francs	francs				kilomètres
1895....	16.720	15.482	10.138.715	606.383	47	1.636	15 (**)	208.381
1894....	15.910	15.105	9.823.285	617.428	45	1.572	15 (**)	199.959

(*) Dont 2.456 mètres à l'écartement de 1m,435.
310 — 1 ,200.
13.849 — 1 ,000.
et 105 — 0 ,750.

(**) Appartenant au chemin de fer funiculaire Lausanne-Ouchy.

II. — Transport des voyageurs et des marchandises (*).

ANNÉES	NOMBRE de voyageurs transportés — à toute distance	à un kilomètre	RECETTES du transport des voyageurs — totales	par voyageur kilomètre	NOMBRE de tonnes transportées — à toute distance	à un kilomètre	RECETTES du transport des marchandises — totales	par tonne kilomètre
			francs	centimes			francs	centimes
1895........	2.476.000	1.380.087	714.309	52	102.158	113.641	162.809	1,44
1894........	2.357.428	1.283.291	654.800	51	91.325	83.533	147.763	1,77

(*) Y compris les bagages et les animaux vivants.

III. — Résultats financiers de l'exploitation.

ANNÉES	RECETTES d'exploitation — totales	par kilomètre	DÉPENSES d'exploitation — totales	par kilomètre	EXCÉDENT des recettes sur les dépenses — total	par kilomètre	RAPPORT pour cent des dépenses aux recettes
	francs	francs	francs	francs	francs	francs	
1895.....	913.588	59.009	445.867	28.799	467.721	30.210	48,8
1894.....	824.155	54.562	411.272	27.227	412.883	27.335	49,9

(N° 14)

SUISSE.

LOI FÉDÉRALE CONCERNANT L'ACQUISITION ET L'EXPLOITATION DE CHEMINS DE FER POUR LE COMPTE DE LA CONFÉDÉRATION AINSI QUE L'ORGANISATION DE L'ADMINISTRATION DES CHEMINS DE FER FÉDÉRAUX

(Du 15 octobre 1897).

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,
Vu le message du Conseil fédéral du 25 mars 1897;
Vu les articles 23 et 26 de la constitution fédérale,
Décrète :

I

Acquisition et exploitation de chemins de fer pour le compte de la Confédération.

Art. 1er. — La Confédération acquiert et exploite pour son compte, sous le nom de « chemins de fer fédéraux », les chemins de fer suisses qui, à raison de leur importance économique ou stratégique, intéressent la Suisse ou une partie considérable du pays et dont l'acquisition n'entraînera pas des dépenses exagérées.

Elle peut, en devenant propriétaire d'un chemin de fer, assumer la participation de ce dernier dans des lignes secondaires ; elle peut de même acquérir les entreprises accessoires (entreprises de bateaux à vapeur, etc.), étroitement rattachées à l'exploitation dudit chemin de fer.

Art. 2. — L'acquisition des chemins de fer aura lieu, par voie

de rachat, conformément à la législation fédérale et aux concessions.

Le Conseil fédéral dénoncera sur cette base et pour le plus prochain terme prévu aux entreprises indiquées ci-après, le rachat de leurs lignes qui seront en exploitation au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi.

A savoir :

1° Au chemin de fer du Jura-Simplon ;

2° Au chemin de fer du Central-Suisse, y compris sa part à des lignes communes;

3° Au chemin de fer du Nord-Est, y compris sa part à des lignes communes ;

4° Au chemin de fer de Wohlen-Bremgarten quant à la part de la municipalité de Bremgarten à cette ligne ;

5° Aux chemins de fer de l'Union suisse ;

6° Au chemin de fer du Gothard.

Au cas où le rachat du Nord-Est dans son ensemble ne pourrait pas s'effectuer sur la base des dispositions régissant le réseau primitif, le Conseil fédéral pourra exclure du rachat celles des lignes, au bénéfice de concessions spéciales, dont le prix serait excessif et dont la possession n'est pas indispensable pour une exploitation rationnelle des chemins de fer fédéraux.

Le Conseil fédéral pourra, moyennant l'autorisation de l'Assemblée fédérale, acheter aussi de gré à gré les chemins de fer mentionnés ci-dessus ; la législation fédérale et les concessions feront règle pour la détermination du prix de rachat.

Art. 3. — Le Conseil fédéral pourra aussi, moyennant l'autorisation de l'Assemblée fédérale, acquérir d'autres chemins de fer actuellement existants, qui remplissent les conditions prévues à l'article 1er de la présente loi.

Art. 4. — Si, par la suite, d'autres lignes que celles mentionnées aux articles 2 et 3 devaient être acquises ou de nouvelles lignes être construites par la Confédération, chacune de ces acquisitions ou constructions fera l'objet d'une loi fédérale.

Art. 5. — Le Conseil fédéral pourra, moyennant l'autorisation de l'Assemblée fédérale, se charger de l'exploitation des lignes secondaires et assumer les obligations résultant des conventions passées relativement à l'exploitation, entre les chemins de fer principaux et les chemins de fer secondaires.

Art. 6. — La propriété des chemins de fer acquis par la Confédération sera transférée pour chacun d'eux aux termes fixés par les concessions ou par convention, sans qu'il soit besoin de rem-

plir les diverses formalités prescrites pour les transferts de propriété.

Il ne peut être réclamé ni impôts ni taxes quelconques pour le transfert de propriété, hormis des émoluments équitables pour l'inscription de la mutation dans les registres fonciers.

Art. 7. — La Confédération se procurera les fonds nécessaires pour l'acquisition, la construction et l'exploitation des chemins de fer au moyen d'emprunts par émission d'obligations ou de titres de rente.

Ces emprunts devront être amortis dans une période qui ne pourra pas excéder soixante ans, conformément au tableau d'amortissement qui sera préalablement arrêté.

La Confédération aura la faculté de choisir un autre mode de paiement pour l'acquisition des chemins de fer, arrêté d'un commun accord avec les propriétaires des lignes, et en maintenant le principe de l'amortissement de la dette durant une période qui ne pourra excéder soixante ans.

La ratification des opérations concernant les emprunts et du tableau d'amortissement est réservée à l'Assemblée fédérale.

Art. 8. — La comptabilité des chemins de fer fédéraux sera séparée de celle des autres branches de l'administration fédérale, et tenue de manière à ce que la situation financière puisse en tout temps être exactement établie.

Le produit net des chemins de fer fédéraux est affecté en premier lieu au paiement des intérêts et à l'amortissement de la dette des chemins de fer.

Le 20 0/0 du surplus des excédents sera versé dans un fonds de réserve spécial tenu distinct du reste de l'actif des chemins de fer fédéraux, jusqu'à ce que ce fonds ait atteint, avec les intérêts capitalisés, la somme de 50 millions. Le 80 0/0 doit être employé, dans l'intérêt des chemins de fer fédéraux, à perfectionner et alléger les conditions de transport, et notamment à réduire proportionnellement les tarifs des personnes et des marchandises et à étendre le réseau suisse, celui des lignes secondaires en particulier.

Lorsque les recettes ordinaires avec les soldes actifs non employés ne suffisent pas pour payer les frais d'exploitation, les intérêts du capital de premier établissement et l'amortissement, il y a lieu de prendre sur le fonds de réserve le montant équivalent.

Art. 9. — Le transfert d'un chemin de fer à la Confédération rend caduques toutes les clauses des concessions. Restent réser-

vées les conventions de droit civil stipulées par les concessions au profit de tiers ; les intéressés ont à s'entendre à ce sujet directement avec les anciens concessionnaires. La Confédération assume les obligations résultant des concessions et qui ont pour objet immédiat l'état et l'exploitation des lignes.

Art. 10. — Les chemins de fer fédéraux sont exemptés de tout impôt cantonal ou communal.

Cette disposition ne s'applique pas aux immeubles qui, bien qu'appartenant aux chemins de fer fédéraux, ne sont pas nécessaires à leur exploitation.

De même, les chemins de fer fédéraux ne sont pas soumis aux législations cantonales en ce qui concerne l'assurance de leur matériel roulant.

La Confédération renonce à percevoir des chemins de fer fédéraux le droit de concession auquel l'article 19 de la loi fédérale concernant l'établissement et l'exploitation des chemins de fer, du 23 décembre 1872, soumet le transport régulier périodique des personnes.

Art. 11. — La législation fédérale en matière de chemins de fer est applicable aux chemins de fer fédéraux, dans la mesure où cette application sera compatible avec les dispositions de la présente loi.

II

Organisation de l'administration des chemins de fer fédéraux.

Art. 12. — L'administration des chemins de fer fédéraux constitue une division spéciale de l'administration fédérale.

Les fonctionnaires et employés des chemins de fer fédéraux sont soumis aux lois qui régissent les fonctionnaires de la Confédération.

L'administration des chemins de fer fédéraux a son domicile au siège de la direction générale.

Elle est, en outre, tenue d'élire domicile au chef-lieu de chaque canton dont ses lignes empruntent le territoire ; elle peut y être recherchée par les habitants du canton.

Les actions réelles sont intentées au for de la situation de l'immeuble.

Les lois cantonales et fédérales sont applicables aux réclama-

tions de droit civil dirigées contre les chemins de fer fédéraux; toutefois le Tribunal fédéral connaît en première et dernière instance des causes dont l'objet atteint une valeur en capital d'au moins 30.000 francs.

1° DIRECTION SUPÉRIEURE DE L'ADMINISTRATION.

Art. 13. — Les dispositions ci-après font règle pour la direction supérieure de l'administration confiée aux autorités fédérales.

Appartiennent :

A) *A l'Assemblée fédérale.* — 1° La ratification des opérations relatives aux emprunts et du tableau d'amortissement;

2° La ratification des conventions relatives à l'acquisition d'autres lignes, ainsi qu'à la reprise de l'exploitation de chemins de fer secondaires et à la substitution de la Confédération dans les contrats d'exploitation conclus entre les chemins de fer principaux désignés à l'article 2 et des chemins de fer secondaires ;

3° La législation posant les principes généraux en matière de tarifs;

4° L'élaboration des lois ayant pour objet l'acquisition ou la construction des chemins de fer ;

5° La législation sur les traitements ;

6° L'approbation du budget annuel ;

7° L'examen et l'approbation du compte annuel et du rapport de gestion.

B) *Au Conseil fédéral.* — 1° L'élaboration du règlement pour l'exécution de la présente loi :

2° La nomination :

a) De 25 membres du conseil d'administration (art. 16) ;

b) Des membres de la direction générale et des directions d'arrondissement (art. 23 et 33) ;

c) De 4 membres de chaque conseil d'arrondissement (art. 29);

3° Le dépôt en mains des Chambres fédérales :

a) Du budget, du compte et du rapport annuels ;

b) Des propositions relatives à la reprise de l'exploitation de chemins de fer secondaires et à la substitution de la Confédération dans les contrats d'exploitation conclus entre les chemins de fer principaux désignés à l'article 2 et des chemins de fer secondaires (art. 5);

c) Des propositions relatives à la construction de lignes nouvelles et à l'acquisition de lignes existantes;

4° Les attributions que le Conseil fédéral possède actuellement à l'égard des chemins de fer privés, en tant que ces attributions ont encore leur raison d'être à l'égard des chemins de fer fédéraux ;

5° L'approbation des statuts des caisses de pensions et de secours pour les fonctionnaires et les employés permanents ;

6° L'élaboration des prescriptions relatives à la création des caisses de secours en cas de maladie.

2° DIVISION DU RÉSEAU DES CHEMINS DE FER.

Art. 14. — Le réseau des chemins de fer fédéraux est divisé en cinq arrondissements qui ont leur siège à Lausanne, Bâle, Lucerne, Zurich et Saint-Gall.

Le règlement d'exécution délimite ces arrondissements.

3° ORGANES DE L'ADMINISTRATION.

Art. 15. — Les organes de l'administration des chemins de fer fédéraux sont :

a) Le conseil d'administration ;

b) La direction générale ;

c) Les conseils d'arrondissement ;

d) Les directions d'arrondissement.

a) *Conseil d'administration.* — Art. 16. — Le conseil d'administration se compose de 55 membres nommés comme suit :

25 par le Conseil fédéral ;

25 par les cantons et demi-cantons ;

5 choisis par les conseils d'arrondissement dans leur sein.

Des membres du conseil d'administration dont la nomination appartient au Conseil fédéral, neuf au plus peuvent en même temps faire partie de l'une ou l'autre des Chambres fédérales.

Le Conseil fédéral ne fait ses nominations que lorsque les cantons et les conseils d'arrondissement ont procédé à celles qui leur compètent ; il veillera, dans ses nominations, à ce que l'agriculture, le commerce et l'industrie soient équitablement représentés.

La durée des fonctions est de trois années et coïncide avec celle des autorités fédérales.

Art. 17. — Les attributions du conseil d'administration comprennent :

1° La surveillance de l'ensemble de l'administration ;

2° La fixation du projet de budget annuel à soumettre au Conseil fédéral ;

3° L'examen du compte et du rapport de gestion annuels dressés par la direction générale, pièces à soumettre ensuite au Conseil fédéral ;

4° La fixation, dans les limites des prescriptions légales sur la matière, des règles selon lesquelles doivent être établis les tarifs en général, la classification des marchandises, ainsi que l'élaboration des dispositions réglementaires ;

5° La fixation des règles suivant lesquelles doivent être établis les horaires (distinction des catégories de trains, nombre des courses, vitesses, etc.) ;

6° La prise à bail de lignes n'appartenant pas à la Confédération, l'affermage de chemins de fer fédéraux et l'installation d'entreprises accessoires ;

7° La ratification des conventions importantes passées avec d'autres entreprises de chemins de fer au sujet du trafic réciproque ou de la fixation des conditions auxquelles sont soumises des lignes concurrentes ;

8° La ratification des conventions passées avec d'autres entreprises de chemins de fer concernant la cojouissance des gares, stations et tronçons de lignes, ainsi que d'ouvrages communs ;

9° La fixation des plans-types pour les terrassements et ouvrages d'art, la voie de fer, les bâtiments et le matériel roulant ;

10° La fixation du tracé des lignes nouvelles, ainsi que celle des plans de constructions importantes et nouvelles dans les gares ; l'élaboration des plans pour reconstructions et travaux de parachèvement importants sur le réseau en exploitation ;

11° L'approbation des contrats de construction et de livraison dont le montant dépasse 500.000 francs ;

12° L'achat d'immeubles non destinés à des constructions servant au chemin de fer, et dont le prix dépasse 200.000 francs ; de même, la vente d'immeubles d'une valeur supérieure à 50.000 francs ;

13° L'organisation des services conformément aux dispositions du règlement d'exécution édicté par le Conseil fédéral ;

14° L'indication des personnes qu'il propose pour les fonctions de membre de la direction générale ou d'une direction d'arrondissement ;

15° La ratification de la nomination des chefs de service de la direction générale et des directions d'arrondissement ;

16° La fixation, dans les limites de la loi sur les traitements et du budget, des traitements des fonctionnaires mentionnés au chiffre 15;

17° La détermination des conditions générales auxquelles est engagé le personnel;

18° L'élaboration des statuts pour les caisses de pensions et de secours;

19° L'examen des propositions émanant des conseils d'arrondissement concernant les améliorations à apporter à l'exploitation;

20° Le préavis sur les modifications à introduire dans les lois et règlements sur les chemins de fer fédéraux;

21° L'étude des propositions relatives à la construction de lignes nouvelles pour le compte de la Confédération.

Art. 18. — Le conseil d'administration choisit dans son sein, pour la durée d'une période administrative, son président et son vice-président.

Art. 19. — Le conseil d'administration nomme, pour la durée d'une période administrative, une commission permanente composée du président du conseil d'administration, comme président, et de six à dix membres, chargée de l'examen préalable des affaires. Il peut toutefois nommer exceptionnellement des commissions spéciales pour l'examen de certaines affaires.

La commission permanente et les commissions spéciales ont le droit de demander à la direction générale tous les renseignements dont elles ont besoin au sujet des affaires qu'elles ont à traiter et de prendre connaissances de toutes les pièces y relatives.

Les commissions peuvent s'adjoindre un commissaire qui leur est fourni par le secrétariat de la direction générale.

Art. 20. — Les membres de la direction générale et les présidents des directions d'arrondissement assistent, avec voix consultative, aux délibérations du conseil d'administration, à condition qu'elles ne concernent pas leurs intérêts personnels.

La direction générale est représentée dans les délibérations de la commission permanente par son président ou son vice-président, avec voix consultative.

La direction générale peut, si elle le juge à propos, déléguer quelques-uns de ses membres aux délibérations des commissions spéciales: ils y ont voix consultative.

Art. 21. — Le conseil d'administration se réunit régulièrement une fois par trimestre sur la convocation de son président. Il est convoqué, en outre, lorsque les affaires l'exigent ou sur la

demande du quart de ses membres. Le règlement d'exécution de la présente loi précisera l'époque des séances.

Le conseil ne peut délibérer que si la majorité des membres est présente.

Art. 22. — Les membres du conseil d'administration touchent des jetons de présence et des indemnités de déplacement dont le montant est fixé par l'Assemblée fédérale.

b) *Direction générale.* — Art. 23. — La direction générale se compose de cinq à sept membres. Elle est nommée par le Conseil fédéral, sur la présentation du Conseil d'administration ; le Conseil fédéral n'est pas lié par cette présentation.

La durée de ses fonctions est de six années et coïncide avec deux législatures des Chambres fédérales.

Le siège de la direction générale est à Berne.

Ses membres doivent être domiciliés à Berne.

Art. 24. — Le Conseil fédéral nomme, chaque fois pour trois années, le président et le vice-président parmi les membres de la direction générale.

Art. 25. — Sous réserve des exceptions ou restrictions prévues par la présente loi et des attributions conférées par l'article 17 au conseil d'administration, la direction générale exerce l'ensemble de la gestion. Elle a spécialement pour mission :

1° De représenter, en matière administrative et en justice, l'administration des chemins de fer vis-à-vis des tiers, en tant que ces pouvoirs ne sont pas conférés aux directions d'arrondissement (art. 35, chiffre 1) ;

2° De nommer tous les fonctionnaires et employés qui lui sont directement subordonnés, ainsi que les chefs de service des directions d'arrondissement sur la présentation de celles-ci, mais sans être liée par cette présentation ;

3° D'établir des règles pour la fixation des traitements des fonctionnaires et employés à sa nomination et de ceux à la nomination des directions d'arrondissement ;

4° De fixer, dans les limites de la loi sur les traitements et du budget, les traitements des fonctionnaires et employés à sa nomination ;

5° D'élaborer le budget annuel ;

6° D'établir le compte annuel ;

7° De rédiger le rapport annuel de gestion ;

8° De préparer toutes les affaires autres que celles déjà mentionnées et qui sont du ressort du conseil d'administration ;

9° D'exécuter les décisions du conseil d'administration ;

10° D'élaborer les règlements, instructions et prescriptions nécessaires pour les diverses branches de service;

11° D'élaborer les tarifs;

12° De contrôler les recettes de l'exploitation (contrôle de l'exploitation);

13° De statuer sur les réclamations provenant du trafic avec d'autres lignes et visant soit la fausse application des tarifs et des prescriptions de tarifs, soit les erreurs de parcours, de plus sur les réclamations visant la perte ou l'avarie de marchandises, ou encore les retards dans le service des voyageurs et marchandises, en tant que le règlement d'exécution édicté par le Conseil fédéral ne défère pas ces réclamations aux directions d'arrondissement ou aux services dont elles relèvent;

14° D'élaborer les horaires et de veiller à ce qu'ils soient appliqués par les directions d'arrondissement d'une manière conforme aux besoins du transit;

15° D'exercer le contrôle central des wagons;

16° De pourvoir à l'exécution des travaux neufs et de parachèvement, en tant que les directions d'arrondissement n'en sont pas chargées;

17° De conclure des conventions avec d'autres entreprises de transport au sujet du trafic réciproque ou de la fixation des conditions auxquelles sont soumises des lignes concurrentes;

18° De conclure des conventions avec d'autres entreprises de chemins de fer au sujet de la cojouissance et de la construction en commun de gares, stations, tronçons de voie et installations servant à l'exploitation;

19° De conclure des conventions au sujet de l'acquisition d'immeubles destinés aux constructions à exécuter par la direction générale, ainsi que toutes les conventions au sujet de l'acquisition d'immeubles destinés à d'autres usages;

20° L'administration des caisses de pensions, de secours et de maladie du personnel avec le concours de celui-ci;

21° De conclure les traités de construction et de livraison pour les travaux à exécuter par la direction générale, ainsi que les traités de livraison du matériel de la voie, du combustible et des matières grasses pour le service des machines, ainsi que du matériel de transport neuf, sous réserve de l'article 17, chiffre 11;

22° De surveiller la gestion des directions d'arrondissement et de leur donner des instructions destinées à assurer l'unité et l'entente dans l'administration;

23° De statuer sur les ratifications prévues à l'article 38.

Art. 26. — La direction générale présentera chaque trimestre au conseil d'administration un état sommaire des recette de l'exploitation.

Art. 27. — La direction générale ne délibère que si la majorité de ses membres est présente.

En cas d'égalité des voix, c'est la proposition pour laquelle le président aura voté qui prévaudra; s'il s'agit de nominations, c'est, en cas d'égalité des voix après deux tours de scrutin, le sort qui décidera.

Art. 28. — Les affaires sont réparties par départements entre les membres de la direction.

L'organisation des départements et la répartition des différents services sont déterminées par le règlement d'exécution à édicter par le Conseil fédéral. Ce règlement déterminera aussi les affaires qui pourront être liquidées directement par les départements.

c) *Conseils d'arrondissement*. — Art. 29. — Les conseils d'arrondissement se composent de 15 à 20 membres, dont 4 à la nomination du Conseil fédéral, et 11 à 16 à celle des cantons et demi-cantons.

Le règlement d'exécution détermine la répartition des membres entre les cantons.

La durée des fonctions est de trois ans et coïncide avec celle des autorités fédérales.

Art. 30. — Les conseils d'arrondissement ont pour attributions :

1° De nommer leur président et leur vice-président, choisis dans leur sein, pour une période administrative;

2° De nommer un membre du conseil d'administration;

3° De donner, quand il en est requis : *a*) par les autorités fédérales ; *b*) par un gouvernement cantonal; *c*) par le conseil d'administration; *d*) par les représentations organisées de l'agriculture, du commerce, de l'industrie, des arts et métiers, ou par d'autres associations poursuivant un but économique ; *e*) par un de ses propres membres: son avis sur toutes les questions se rattachant au service des chemins de fer, les questions d'horaire et de tarif en particulier;

4° D'approuver les budgets et comptes annuels et les rapports y relatifs élaborés par la direction d'arrondissement pour être soumis à la direction générale ;

5° De statuer sur tous les crédits, non prévus au budget ou excédant le montant alloué par le conseil d'administration, pourvu

que la somme totale ne dépasse pas de 100.000 francs le budget annuel ;

6° D'approuver les rapports écrits trimestriels des directions d'arrondissement sur la marche de l'entreprise.

Art. 31. — Les conseils d'arrondissement se réunissent régulièrement une fois par trimestre sur la convocation de leur président. Ils sont convoqués, en outre, lorsque les affaires l'exigent ou que le quart des membres le demandent. Le règlement d'exécution de la présente loi précisera l'époque des séances.

Les conseils d'arrondissement ne délibèrent que si la majorité de leurs membres est présente.

Les directeurs d'arrondissement assistent aux séances avec voix consultative.

Art. 32. — Les membres des conseils d'arrondissement touchent des jetons de présence et des indemnités de déplacement dont le montant est fixé par l'Assemblée fédérale.

d) *Directions d'arrondissement.* — Art. 33. — Chaque direction d'arrondissement se compose de trois membres nommés par le Conseil fédéral sur la présentation du Conseil d'administration ; le Conseil fédéral n'est pas lié par cette présentation.

La durée de leurs fonctions est de six années et coïncide avec deux législatures des Chambres fédérales.

Les membres de la direction doivent être domiciliés au siège de la direction d'arrondissement.

Art. 34. — Le Conseil fédéral nomme pour une période de trois années, parmi les membres de chacune des directions d'arrondissement, un président et un vice-président.

Art. 35. — Les directions d'arrondissement ont pour attributions :

1° De représenter l'administration des chemins de fer dans les affaires administratives et judiciaires qui sont de leur compétence ;

2° De préparer le budget de leur arrondissement;

3° De veiller à l'entretien du chemin de fer et des accessoires, y compris les bâtiments et les lignes télégraphiques;

4° D'exécuter les travaux de parachèvement et les autres modifications dans les constructions sur le réseau en exploitation, sous réserve des décisions contraires prises dans chaque cas particulier par la direction générale; de conclure les contrats relatifs à ces constructions et ayant pour objet des acquisitions de terrains, des constructions ou des livraisons, cela sous réserve de l'article 38, chiffre 4 ;

5° De préparer les plans des constructions mentionnées au chiffre 4, en tant que la direction générale ne s'en est pas réservé l'élaboration ;

6° De surveiller la voie et d'exercer la police du chemin de fer ;

7° De prendre les mesures nécessaires en vue de protéger l'administration du chemin de fer contre tout empiétement sur ses droits de propriété et tout trouble apporté à sa possession ;

8° De préparer les horaires pour leur réseau conformément aux règles établies par le conseil d'administration et aux instructions de la direction générale ;

9° Le service de la traction ;

10° Le service des trains ;

11° Le service d'expédition, y compris les entrepôts ;

12° L'exploitation des ateliers ;

13° De gérer les magasins principaux et l'économat (sous réserve de l'article 25, chiffre 21) ;

14° D'organiser les services de camionnage et de conclure les conventions y relatives avec les entrepreneurs ;

15° De conclure pour leur réseau les contrats de construction et de livraison qui ne sont pas réservés à la direction générale (article 25, chiffre 21);

16° De statuer sur les réclamations visant le trafic interne des chemins de fer fédéraux pour fausse application des tarifs ou erreurs de parcours, la perte ou avarie de marchandises, ainsi que sur celles visant des retards dans le transport des voyageurs et des marchandises, en tant que ces réclamations ne peuvent pas être déférées aux chefs de gares ou à d'autres services ; de recevoir, en outre, et de transmettre à la direction générale (article 25, chiffre 13) les réclamations de même nature visant le trafic avec d'autres chemins de fer ;

17° De statuer sur les réclamations dans les cas de responsabilité civile en suite de mort d'homme ou de lésions corporelles ;

18° De louer les immeubles disponibles, ainsi que des buffets des gares ;

19° De vendre les immeubles disponibles ;

20° De traiter les questions d'impôt;

21° De faire rapport sur les questions qui leur sont renvoyées par la direction générale, notamment sur les questions de tarif, sur la cojouissance des gares communes et les autres relations avec les lignes contiguës;

22° De préaviser sur les desiderata exprimés par les autorités

et les particuliers au sujet d'affaires qui rentrent dans les attributions de la direction générale et de transmettre leurs préavis à cette dernière.

Art. 36. — Les directions d'arrondissement siègent trois fois par an au moins avec la direction générale et sous la présidence de son président, aux fins de se communiquer réciproquement les expériences faites dans l'exploitation et de préparer les perfectionnements reconnus utiles.

Elles ont le droit de faire des propositions écrites à la direction générale.

Avant d'édicter des prescriptions de portée générale ou permanente sur les attributions des directions d'arrondissement, la direction générale leur fournira l'occasion de donner leur avis.

Les directions d'arrondissement prennent part, avec voix consultative, aux séances du conseil d'arrondissement et, par l'organe de leur président, à celles du conseil d'administration (articles 20 et 31).

Art. 37. — Les directions d'arrondissement nomment tout le personnel qui leur est subordonné, à l'exception des chefs de service (article 25, chiffre 2) et fixent les traitements et salaires dans les limites de la loi sur les traitements, des règles établies par la direction générale et du budget.

Art. 38. — Sont soumis à la ratification de la direction générale:

1° Les arrangements intervenus au sujet des réclamations prévues à l'article 35, chiffres 17, lorsque l'indemnité accordée ne dépasse pas 20.000 francs en capital;

2° Les conventions relatives à l'organisation d'un service de camionnage (article 35, chiffre 14) ;

3° Les contrats de vente d'immeubles (article 35, chiffre 19), sous réserve de l'article 17, chiffre 12 ;

4° Les contrats concernant l'exécution de travaux de construction et l'acquisition de terrains ou la livraison des matériaux, lorsque ces contrats portent sur une somme supérieure à 100.000 francs.

Art. 39. — Les articles 27 et 28 sont applicables par analogie aux directions d'arrondissement.

4° DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

Art. 40. — Les citoyens suisses, ayant leur domicile fixe en Suisse, peuvent seuls, dans la règle, être admis au service des chemins de fer.

Cette disposition ne s'applique pas aux employés qui sont au service de tronçons de lignes situés sur territoire étranger et exploités par la Confédération.

Art. 41. — La durée des fonctions des fonctionnaires et des employés à poste fixe est de trois années; elle coïncide avec celle des autres fonctionnaires fédéraux. Sont réservées les dispositions sur la durée des fonctions des membres de la direction générale et des directions d'arrondissement (articles 23 et 33).

Art. 42. — Une loi fédérale fixera les traitements des directeurs, fonctionnaires et employés à poste fixe des chemins de fer fédéraux.

Art. 43. — Les membres de la direction générale et des directions d'arrondissement, ainsi que tous les autres fonctionnaires et employés peuvent être révoqués par décision motivée de l'autorité qui les a nommés.

Art. 44. — La Confédération prendra des mesures pour donner aux fonctionnaires et aux employés permanents des chemins de fer fédéraux l'instruction nécessaire pour leur service.

Art. 45. — Le règlement d'exécution édictera les dispositions relatives :

1° A la comptabilité;

2° Aux compétences disciplinaires ;

3° A l'octroi du libre parcours.

Art. 46. — Une caisse de pensions et de secours sera créée pour les fonctionnaires, à l'exception des membres de la direction générale et des directions d'arrondissement, et pour les employés à poste fixe. Elle sera alimentée par les membres de la caisse et par la caisse d'exploitation des chemins de fer ; les contributions de cette dernière ne doivent pas être inférieures à la moitié du total des contributions; le reste est supporté par les fonctionnaires et les employés.

Le conseil d'administration édicte les statuts, sous réserve de l'approbation du Conseil fédéral.

Les caisses de pensions et de secours existantes, dont la gestion passera à l'administration des chemins de fer fédéraux lors de l'acquisition des chemins de fer, peuvent, si le Conseil fédéral le juge à propos, être maintenues sur l'ancienne base, les intérêts de leurs membres devant être, dans ce cas, pleinement respectés. Les membres de ces caisses ne peuvent, en même temps, faire partie de la caisse générale de pensions et de secours.

Au cas où les caisses de pensions ou de secours existantes

viendraient à être supprimées, les droits de leurs membres demeureront réservés.

Art. 47. — Le Conseil fédéral édictera les prescriptions nécessairés pour la création de caisses d'assurance en cas de maladie.

III

Dispositions transitoires et finales.

Art. 48. — Les arrondissements de chemins de fer seront créés au fur et à mesure que se développera le réseau des chemins de fer fédéraux. Si l'exploitation fédérale devait commencer avec un réseau restreint, on pourra, aussi longtemps que durera cette situation, renoncer à former des arrondissements et confier l'ensemble de la gestion à la direction générale.

Le Conseil fédéral édicte ces mesures organiques.

Art. 49. — La Confédération, comme ayant-droit de la Compagnie du Jura-Simplon, s'engage vis-à-vis des cantons subventionnants à construire la ligne de chemin de fer du Simplon aux termes de la concession accordée par arrêté fédéral du 24 septembre 1873 et de la concession italienne du 22 février 1896, pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer à travers le Simplon à partir de la frontière entre la Suisse et l'Italie jusqu'à Iselle, pourvu que les subventions stipulées à l'article 12 du traité entre la Suisse et l'Italie, du 25 novembre 1895, soient versées.

La Confédération favorisera dans une même mesure les efforts en vue de l'établissement d'un chemin de fer à travers les Alpes de la Suisse orientale, tel qu'il est prévu par l'article 3 de la loi sur les chemins de fer du 23 décembre 1872.

Les engagements pris par la Confédération dans la convention du 26 juin 1896 concernant la réunion des concessions des chemins de fer de l'Union suisse, au sujet du chemin de fer du Toggenbourg et de la construction du chemin de fer du Ricken, restent expressément réservés. La Confédération demeure également liée par ces engagements, si l'achat du réseau de l'Union suisse venait à se faire de gré à gré avant le plus prochain terme de rachat.

Art. 50. — Le Conseil fédéral est chargé, conformément aux dispositions de la loi du 17 juin 1874 concernant les votations

populaires sur les lois et arrêtés fédéraux, de publier la présente loi et de fixer l'époque à laquelle elle entrera en vigueur.

Ainsi arrêté par le Conseil national.

Berne, le 15 octobre 1897.
Le président : GRIESHABER.

Le secrétaire : SCHATZMANN.

Ainsi arrêté par le Conseil des États.

Berne, le 15 octobre 1897.
Le président : RASCHEIN.

Le secrétaire : WAGNIÈRE.

PERSONNEL.

(N° 15)

I. — INGÉNIEURS.

1° DÉCORATIONS.

Décret du 28 *décembre* 1897. — M. **Lemoine** (Georges), Ingénieur en Chef de 1re classe, est promu au grade d'Officier de l'Ordre national de la Légion d'Honneur (sur la proposition du Ministre de la Guerre).

Décret du 29 *décembre*. — M. **Delocre**, Inspecteur Général de 1re classe, est promu au grade de Commandeur de l'Ordre national de la Légion d'Honneur.

Idem. — Sont promus ou nommés dans l'Ordre national de la Légion d'Honneur, savoir :

Au grade d'Officier :

MM. **Kosiorowicz**, Inspecteur Général de 2e classe;
Bonneau du Martray, Ingénieur en Chef de 1re classe;

Au grade de Chevalier :

MM. **Bourquelot**, **Homolle**, **Robert** (Antoine), **Batard-Razelière**, **Jullidière**, Ingénieurs ordinaires de 1re classe;
Rousseau (Auguste), Sous-Ingénieur;
de Larminat (Jean), Ingénieur ordinaire de 1re classe.

Décret du 31 *décembre* 1897. — **M. Cronier** (Ernest), Ingénieur en Chef de 2e classe, est promu au grade d'Officier de l'Ordre national de la Légion d'Honneur (sur la proposition du Ministre du Commerce, de l'Industrie, des Postes et des Télégraphes).

Décret du 2 *janvier* 1898. — M. **Renaud** (Maurice), Ingénieur en Chef de 2e classe, est promu au grade d'Officier de l'Ordre national de la Légion d'Honneur (sur la proposition du Ministre des Colonies).

2° PROMOTIONS.

Décret du 19 *janvier* 1898. — Sont nommés Ingénieurs en Chef de 2e classe, pour prendre rang à dater du 1er janvier 1898, les Ingénieurs ordinaires de 1re classe dont les noms suivent, savoir:

MM. **Leroux** (Joseph),
Barbé (Jules).

Décret du 22 *janvier.* — M. **Eyriaud-Desvergnes,** Inspecteur Général de 2e classe, est nommé Inspecteur Général de 1re classe, pour prendre rang à dater du 1er février 1898.

Idem. — M. **Cheysson,** Inspecteur Général de 2e classe hors cadres, est nommé Inspecteur Général de 1re classe hors cadres, pour prendre rang à dater du 1er février 1898.

3° RETRAITES.

	Date d'exécution.
M. **Pierre,** Ingénieur ordinaire de 3e classe....	1er janv. 1898
M. **Aron,** Ingénieur en Chef de 1re classe.......	12 janv. 1898
M. **Reynès** (Numa), Ingénieur en Chef de 1re classe.	28 janv. 1898
M. **Zévaco** (Dominique), Sous-Ingénieur.......	1er déc. 1897

M. **Zévaco** est d'ailleurs maintenu en fonctions jusqu'au 1er juin 1898.

4° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Pairier,** Inspecteur Général de 1re classe, en retraite	15 sept. 1897
M. **Champion** (Jean), Sous-Ingénieur...	17 déc. 1897

5° DÉCISIONS DIVERSES.

Arrêté du 21 *décembre* 1897. — M. **Belleville**, Ingénieur en Chef de 2e classe, chargé, à la résidence de Bayonne, du service maritime des départements des Landes et des Basses-Pyrénées et d'un service de chemins de fer, est chargé, à la résidence de Rouen, du service de la 4e section de la navigation de la Seine, en remplacement de M. **Guiard**, décédé.

27 *décembre*. — M. **Ficatier**, Ingénieur ordinaire de 2e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Allier, est attaché, à la résidence de Saint-Brieuc, aux services ci-après désignés en remplacement de M. **Guillemoto**, mis en service détaché, savoir :

1° Service maritime du département des Côtes-du-Nord, — 1er arrondissement ;

2° Service de chemins de fer confiés à M. l'Ingénieur en Chef **Thiébaut**, — 1er arrondissement (ligne de Saint-Méen à Loudéac).

Idem. — M. **Eymar** (Eugène), Conducteur de 2e classe, faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire à Briey (service ordinaire du département de Meurthe-et-Moselle), est attaché, à la résidence de Thonon, aux services ci-après désignés, en remplacement de M. **Bourgeois**, appelé à une autre destination, savoir :

1° Service ordinaire du département de la Haute-Savoie, — arrondissement de Thonon ;

2° Service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Schoëndoerffer**, — 2e arrondissement (lignes de Cluses à Saint-Gervais et à la frontière suisse, — section de Saint-Gervais à la frontière).

M. **Eymar** continuera de remplir les fonctions d'Ingénieur ordinaire.

Décision du 29 *décembre*. — M. **Delure**, Ingénieur ordinaire de 1re classe à Bayonne, est chargé de l'intérim du service maritime des départements des Landes et des Basses-Pyrénées et du service de construction de chemins de fer précédemment confié à M. l'Ingénieur en Chef **Belleville**, jusqu'à la désignation du successeur de cet Ingénieur en Chef.

Arrêté du 4 janvier 1898. — Le service de construction du chemin de fer de Cavignac à Bordeaux, partie comprise entre Cavignac et La Grave d'Ambarès (M. **de Préaudeau**, Ingénieur en Chef à Paris), est supprimé.

Les archives de ce service seront remises à l'Inspection de la voie et des bâtiments des chemins de fer de l'État.

Arrêté du 11 janvier. — M. **Brosselin**, Inspecteur Général de 1re classe, est nommé Vice-Président du Conseil Général des Ponts et Chaussées.

Décision du 12 janvier. — M. **Bouffet**, Ingénieur en Chef de 1re classe, à Carcassonne, est chargé de l'intérim du service de construction de chemins de fer précédemment confié à M. l'Ingénieur **Cornac**, jusqu'à la désignation du successeur de cet Ingénieur.

Idem. — M. **Desalle** (Alix), Conducteur de 1re classe, attaché au service ordinaire du département de l'Indre, est chargé de l'intérim de l'arrondissement de l'Ouest du même service, jusqu'à la désignation du successeur de M. le Sous-Ingénieur **Champion**.

Décision du 19 janvier. — M. **Lemoine** (Armand), Ingénieur ordinaire de 2e classe à Moulins, est chargé de l'intérim de l'arrondissement de l'Est du service ordinaire du département de l'Allier, jusqu'à la désignation du successeur de M. l'Ingénieur **Ficatier**.

II. — CONDUCTEURS.

1° DÉCORATIONS.

Décret du 29 décembre 1897. — M. **Deval** (Lucien), Conducteur principal, est nommé Chevalier de l'Ordre national de la Légion d'Honneur.

Décret du 31 décembre. — M. **Laplanche** (Jules), Conducteur principal en retraite, est nommé Chevalier de l'Ordre national de la Légion d'Honneur (sur la proposition du Grand-Chancelier).

2° NOMINATIONS.

Sont nommés Conducteurs de 4e classe les candidats déclarés admissibles dont les noms suivent, savoir :

8 *janvier* 1898. — M. **Denis** (Pierre), Commis, Concours de 1895, — n° 81, Creuse, service des études et travaux du chemin de fer de Felletin à Ussel.

Idem. — M. **Parisot** (François), Commis, Concours de 1895, — n° 100, Meurthe-et-Moselle, service ordinaire.

Idem. — M. **Rascol** (Alphonse), Commis, Concours de 1895, — n° 32, Savoie, service ordinaire.

Idem. — M. **Laporte** (Marcelin), Concours de 1895, — n° 51, Savoie, service ordinaire.

12 *janvier.* — M. **Bondon** (Célestin), Commis, Concours de 1895, — n° 11, Vendée, service des études et travaux du chemin de fer de Fontenay-le-Comte à Cholet.

20 *janvier.* — M. **Delduc** (Louis), Commis, Concours de 1893, — n° 137, Cantal, service ordinaire.

3° SERVICES DÉTACHÉS.

27 *décembre* 1897. — M. **Turin** (Jules), Conducteur de 3e classe, en congé renouvelable, est autorisé à conserver les fonctions de Membre de la Commission des logements insalubres de la Ville de Paris.

Il est placé dans la situation de service détaché.

8 *janvier* 1898. — M. **Richard** (Pierre), Conducteur de 2e classe, en congé pour affaires personnelles, est autorisé à rester au service du département de la Loire, en qualité de surveillant des travaux de construction d'un Hôtel de Préfecture à Saint-Étienne.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

Idem. — M. **Quincy** (Jean), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département du Cantal, est autorisé à accep-

ter les fonctions d'Agent voyer de la Commune de Saint-Maur-les-Fossés (Seine).

Il sera considéré comme étant en service détaché.

8 *janvier* 1898. — M. **Thiéry** (Victor), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de Meurthe-et-Moselle, est autorisé à entrer au service municipal de la Ville de Nancy.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

12 *janvier*. — M **Théron** (Paul), Conducteur de 3e classe, précédemment mis en congé renouvelable, est autorisé à se charger de divers travaux communaux dans les départements du Lot et de l'Aveyron, à la résidence de Figeac.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

4° CONGÉS.

27 *décembre* 1897. — Un congé de six mois, sans traitement, est accordé pour affaires personnelles à M. **Darche** (Paul), Conducteur de 3e classe, détaché au service du Gouvernement de l'Uruguay.

8 *janvier* 1898. — Un congé d'un an, sans traitement, est accordé pour affaires personnelles, à M. **Lafon** (Guillaume), Conducteur de 2e classe, employé au service des Travaux publics de la régence de Tunis.

Idem. — Un congé de deux ans, sans traitement, est accordé pour affaires personnelles à M. **Roy-Prémorant** (Edmond), Conducteur de 4e classe, détaché au service des Travaux publics des îles Saint-Pierre et Miquelon.

Idem. — Un congé d'un an, sans traitement, est accordé pour affaires personnelles à M. **Varlet** (Alphonse), Conducteur de 2e classe, détaché au service municipal de la Ville de Roubaix.

12 *janvier*. — Un congé d'un an, sans traitement, est accordé pour affaires personnelles à M. **Sebelin** (Joseph), Conducteur de 4e classe, précédemment en congé renouvelable pour s'occuper de l'étude des projets et de la surveillance des travaux de distribution d'eau, à la résidence de Grenoble.

5° CONGÉS ILLIMITÉS.

8 *janvier* 1898. — M. **Borne-Bonet** (Alfred), Conducteur de 1re classe, précédemment mis en congé renouvelable, au service de la Compagnie universelle du canal de Suez, à la résidence d'Ismaïlia (Égypte), est placé dans la situation de congé illimité.

Idem. — M. **Biez** (Émile), Conducteur de 3e classe, précédemment mis en congé renouvelable et autorisé à se livrer à différents travaux intéressant l'Hydraulique agricole et la Météorologie, à la résidence de La Ferté-sous-Jouarre, est placé dans la situation de congé illimité.

Idem. — M. **Bidu** (Émile), Conducteur de 3e classe, précédemment mis en congé renouvelable et autorisé à entrer au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Est, est placé, sur sa demande, dans la situation de congé illimité.

Idem. — M. **Jeanty** (Henri), Conducteur de 3e classe, précédemment mis en congé renouvelable et autorisé à entrer au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Est, est placé, sur sa demande, dans la situation de congé illimité.

12 *janvier.* — M. **Alba** (Charles), Conducteur de 1re classe, précédemment mis en congé renouvelable et autorisé à entrer au service de la Compagnie nouvelle d'électricité, à Paris, est placé dans la situation de congé illimité.

Idem. — M. **Ferlin** (Charles), Conducteur de 2e classe, précédemment mis en congé renouvelable et autorisé à entrer au service de la Société lyonnaise des eaux et de l'éclairage, en qualité d'Ingénieur adjoint au Directeur du canal de la Siagne, à Cannes, est placé dans la situation de congé illimité.

Idem. — M. **Bertrand** (Casimir), Conducteur de 3e classe, précédemment mis en congé renouvelable et autorisé à entrer au service de l'ancienne Compagnie du canal de Beaucaire, à la résidence de Nîmes, est placé, sur sa demande, dans la situation de congé illimité.

Idem. — M. **Bégonnet** (Étienne), Conducteur de 4e classe, précédemment mis en congé renouvelable et autorisé à entrer au service de la Compagnie générale des eaux, à Paris, est placé, sur sa demande, dans la situation de congé illimité.

12 *janvier* 1898. — M. **Perrineau** (Joseph), Conducteur de 4e classe, en congé pour affaires personnelles, est placé, sur sa demande, dans la situation de congé illimité et autorisé à rester au service de la Société anonyme de construction de chemins de fer, en Espagne, à la résidence de Calatayud.

6° DISPONIBILITÉ.

8 *janvier*. — M. **Étiévant** (Émile), Conducteur principal, attaché au service ordinaire du département de la Côte-d'Or, est mis en disponibilité avec demi-traitement, jusqu'à son admission à la retraite.

Idem. — M. **Tardres** (Jules), Conducteur de 2e classe, détaché au service ordinaire de la circonscription de l'Est du département d'Alger, est mis en disponibilité pour raisons de santé pendant un an.

Idem. — M. **Picard** (Henri), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de la Seine, au service de la Bibliothèque de l'École nationale des Ponts et Chaussées, est mis en disponibilité, avec demi-traitement, pour raisons de santé.

7e DÉMISSIONS.

21 *décembre* 1897. — Est acceptée la démission de M. **Portanier** (Julien), Conducteur de 3e classe, en congé pour affaires personnelles.

8 *janvier* 1898. — Est acceptée la démission de M. **Camp** (Gauderic), Conducteur de 2e classe, en congé pour affaires de famille.

12 *janvier*. — Est acceptée la démission de M. **Lucas** (François), Conducteur de 2e classe, en congé pour raisons de santé.

8° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Deremy** (Antoine), Conducteur de 1re classe, (Morbihan), service ordinaire..................	18 déc. 1897
M. **Ruello** (Victor), Conducteur principal (Côtes-du-Nord), service ordinaire....................	8 janv. 1898

9° DÉCISIONS DIVERSES.

30 *décembre* 1897. — M. **Labat** (Victor), Conducteur de 4ᵉ classe, attaché au service maritime du département de l'Hérault, passe au service ordinaire du département de l'Aveyron.

8 *janvier* 1898. — M. **Bresson** (Laurent), Conducteur de 3ᵉ classe, attaché au service ordinaire du département de la Nièvre, passe au service ordinaire du département de la Côte-d'Or.

Idem. — M. **Fournier** (Claude), Conducteur de 1ʳᵉ classe, attaché au service ordinaire du département de la Sarthe, passe au service ordinaire du département de la Savoie.

Idem. — M. **Pioch** (Joseph), Conducteur de 3ᵉ classe, attaché au service ordinaire du département de l'Hérault, passe au service maritime du même département.

Idem. — M. **Bourjade** (Germain), Conducteur de 3ᵉ classe, attaché, dans le département du Gers, au service des études et travaux du chemin de fer d'Eauze, à Auch, passe au service ordinaire du département de l'Hérault.

Idem. — M. **Journet** (Étienne), Conducteur principal, attaché au service ordinaire du département de l'Aude, passe, dans le département du Gers, au service des études et travaux du chemin de fer d'Eauze, à Auch.

10 *janvier*. — M. **Ouchy** (Balthazard), Conducteur de 1ʳᵉ classe attaché, dans le département de l'Eure, au service de la 3ᵉ section de la navigation de la Seine, passe dans le département de Seine-et-Oise, même service.

Idem. — M. **Thiébault** (Adrien), Conducteur de 1ʳᵉ classe attaché, dans le département de l'Eure, au service de la 3ᵉ section de la navigation de la Seine, passe dans le département de Seine-et-Oise, même service.

Idem. — M. **Garde** (Camille), Conducteur de 2ᵉ classe attaché, dans le département de l'Eure, au service de la 3ᵉ section de la navigation de la Seine, passe dans le département de Seine-et-Oise, même service.

10 *janvier* 1898. — M. **Gervais** (Célestin), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de Seine-et-Oise, au service de la 3e section de la navigation de la Seine, passe dans le département de la Seine, même service.

13 *janvier.* — M. **Vènes** (Désiré), Conducteur de 1re classe, attaché au service ordinaire du département de l'Aude, passe au service ordinaire du département de la Nièvre.

17 *janvier.* — M. **Grit** (Édouard), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département de la Vendée, est attaché, en outre, au service maritime du même département.

Idem. — M. **Grégoire** (Julien), Conducteur de 1re classe, attaché au service maritime du département de la Vendée, est attaché, en outre, au service ordinaire du même département.

Les Éditeurs-Gérants : P. VICQ-DUNOD et Cie.

TOURS. — IMPRIMERIE DESLIS FRÈRES, 6, RUE GAMBETTA.

publics, et, suivant les cas, du Ministre de l'intérieur ou du Ministre du commerce, de l'industrie, des postes et des télégraphes.

Art. 3. — Les surtaxes établies sont affichées dans les mêmes conditions, et le recouvrement en a lieu dans les mêmes formes que pour les taxes de chemins de fer.

Elles font l'objet d'un compte spécial dans les comptes de l'administration de chemin de fer intéressée. Le montant en est versé dans la caisse du département, de la commune ou de la chambre de commerce, aux époques d'échéance des annuités d'emprunts et jusqu'à concurrence du montant de ces annuités.

Les excédents reportés, en fin d'exercice, au compte spécial de l'exercice suivant, seront affectés, dans ce compte, jusqu'à concurrence d'une somme déterminée dans l'acte d'autorisation, à constituer un fonds de réserve qui servira à couvrir les insuffisances éventuelles des surtaxes pour assurer le payement des annuités d'emprunt des exercices ultérieurs.

Le surplus de ces excédents pourra être employé par les départements, les communes ou les chambres de commerce, en vertu d'une autorisation donnée par les administrations locales, soit au remboursement anticipé de l'emprunt, soit à la diminution du taux des surtaxes.

Art. 4. — Le service des surtaxes donnera lieu à l'établissement, par les chambres de commerce, de comptes et budgets spéciaux qui seront approuvés par le Ministre du commerce, de l'industrie, des postes et des télégraphes, après avis du Ministre des travaux publics.

Art. 5. — Le Ministre des travaux publics présentera annuellement, à l'appui de chaque projet de budget, d'accord avec le Ministre de l'intérieur ou avec le Ministre du commerce, de l'industrie, des postes et des télégraphes, suivant les cas, un relevé des autorisations accordées l'année précédente, avec la date de l'autorisation, l'indication de l'objet, du montant et des conditions de l'emprunt, ainsi que du taux des surtaxes.

(N° 17)

[24 décembre 1897]

Loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique l'établissement, dans le département de l'Aisne, d'un chemin de fer d'intérêt local à voie étroite et à crémaillère, reliant la gare à la ville de Laon.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, sur le territoire de la ville de Laon, d'un chemin de fer d'intérêt local, à voie de 1 mètre de largeur entre les bords intérieurs des rails et à crémaillère, destiné à relier la gare de Laon (commune aux réseaux d'intérêt général du Nord et de l'Est) au plateau de la ville de Laon.

Art. 2. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit chemin de fer ne sont pas accomplies dans le délai de deux années à partir de la promulgation de la présente loi.

Art. 3. — La ville de Laon est autorisée à pourvoir à l'exécution de la ligne dont il s'agit, comme chemin de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions de la convention passée, le 26 août 1897, entre le maire de la ville de Laon, d'une part, et la société anonyme du chemin de fer de Laon, d'autre part, ainsi que du cahier des charges joint à cette convention.

Des copies certifiées conformes de ces convention et cahier des charges resteront annexées à la présente loi.

Art. 4. — Il est interdit à la société du chemin de fer de Laon, sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction ou l'exploitation du chemin de fer qui lui est concédé, sans en avoir obtenu l'autorisation préalable par décret délibéré en conseil d'État.

CONVENTION.

Entre M. Georges Ermant, maire de la ville de Laon, agissant en cette qualité et en vertu des délibérations du conseil municipal, en date des 14 août 1896 et 23 juin 1897, approuvées par M. le préfet de l'Aisne le 16 août 1896 et le 23 juin 1897,

D'une part ;

Et M. Lefèvre (François-Henri-Eugène), banquier, président du conseil d'administration de la société anonyme du chemin de fer de Laon, société dont le siège est à Laon, agissant en cette qualité et dûment autorisé par l'assemblée générale des actionnaires réunie en l'hôtel de ville de Laon, le 10 août 1897, ainsi que par la délibération du conseil d'administration en date du 10 août 1897,

D'autre part ;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — La ville de Laon concède à la société anonyme du chemin de fer de Laon, qui accepte, un chemin de fer partant de la gare de Laon, passant par le faubourg de Vaux, avec une gare dans ce faubourg, et aboutissant à une gare sur le plateau, sur ou près la place de l'Hôtel-de-Ville.

L'exploitation de la ligne aura lieu soit par l'électricité, soit par la vapeur, soit par tout autre moyen mécanique.

La ville de Laon autorise gratuitement l'occupation des terrains communaux nécessaires à la construction du chemin de fer. Si la ville de Laon obtient de la compagnie du Nord, sur le prix à convenir, la fourniture de la force électrique, elle rétrocédera son marché à la compagnie concessionnaire.

La concession est faite pour la durée et aux conditions fixées dans le cahier des charges joint à la présente convention et aux conditions spéciales ci-après :

Art. 2. — La ville de Laon versera à la société concessionnaire, pour concourir à la dépense de premier établissement, une somme de 100.000 francs, y compris la subvention qui a été accordée par le conseil général du département dans sa séance du 21 août 1896.

Cette somme sera versée à la société concessionnaire dans le mois qui suivra la mise en exploitation.

Art. 3. — En outre, la ville de Laon versera, en fin de chaque exercice, à la société concessionnaire comme subvention d'exploitation, une somme annuelle de 5.000 francs.

Art. 4. — Le produit net de l'exploitation sera établi de la manière suivante :

On déduira du montant des recettes données par le trafic les dépenses de toutes sortes occasionnées par l'exploitation, savoir : le traitement

des agents, l'achat des matières nécessaires à la traction et à l'exploitation, l'entretien de la voie, du matériel et des bâtiments, les frais généraux de toutes espèces ; sur la différence entre les recettes et les dépenses ainsi calculées, la société prélèvera 10 0/0, en vue de constituer un fonds de réserve.

Le reliquat augmenté de la subvention fixée à l'article 3 formera le produit net.

Art. 5. — Le fonds de réserve sera constitué en vue de parer à toutes éventualités, accidents de toute nature, année déficitaire. Il pourra être employé comme fonds de roulement ou lorsqu'il y aura lieu à augmentation du matériel de traction.

Il cessera de croître lorsqu'il aura atteint la somme de 75.000 francs. Il profitera de nouveaux prélèvements lorsqu'il aura été fait emploi de tout ou partie de cette somme pour les besoins indiqués au premier paragraphe du présent article.

Art. 6. — Sur le produit net, calculé comme il est dit à l'article 4, la société concessionnaire prélèvera d'abord la somme de 17.500 francs. Lorsque le produit net dépassera ce chiffre de 17.500 francs, les excédents seront d'abord employés à combler l'insuffisance existant entre ce chiffre et la part du produit net attribuée aux actionnaires pour les exercices antérieurs, mais sans application d'intérêts à cette insuffisance ; le surplus sera partagé par moitié entre la société et la ville de Laon.

Art. 7. — A l'expiration de la concession, la société concessionnaire prélèvera, sur le fonds de réserve existant alors, la somme nécessaire pour parfaire à la somme de 17.500 francs le revenu annuel de son capital pendant la durée de la concession, mais sans application d'intérêts aux insuffisances à faire disparaître, et partagera le surplus par moitié avec la ville de Laon.

En cas d'insuffisance du fonds de réserve, la société concessionnaire ne pourra, pour aucun motif, exercer de répétition contre la ville de Laon, qui entend allouer une subvention ferme et annuelle d'exploitation et non donner une garantie d'intérêts.

Art. 8. — La ville de Laon s'interdit le droit de subventionner une ligne ou entreprise de transport pour voyageurs et messageries ayant pour but de relier la gare du chemin de fer du Nord avec le plateau de Laon, avec passage ou non par le faubourg de Vaux-sous-Laon, sauf accord avec la société concessionnaire.

Dans le cas où la ville de Laon accorderait une concession de chemin de fer ou tramway avec le tracé ci-dessus défini, la société du chemin de fer de Laon serait en droit d'exiger le rachat conformément aux dispositions du cahier des charges (art. 36).

Art. 9. — Dans le cahier des charges joint à la présente convention, il est dérogé au type réglementaire annexé au décret du 6 août 1881 :

1° En ce qui concerne les articles nos 16, 24, 43, 44, 45 et 61 du type, qui sont supprimés :

2° En ce qui concerne les articles nos 6, 8, 9, 14, 15, 17, 19, 27, 31, 35, 36, 41, 46, 49, 54, 55, 56, 57 du type, modifiés en tout ou en partie.

Fait double à Laon, le 26 août 1897.

CAHIER DES CHARGES (*).

. . . .

(N° 18)

[29 décembre 1897]

Loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique l'établissement, dans les départements du Gard et des Bouches-du-Rhône, d'un chemin de fer d'intérêt local, à voie étroite, de Nîmes à Arles-Trinquetaille.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans les départements du Gard et des Bouches-du-Rhône, d'un chemin de fer d'intérêt local, à voie de 1 mètre de largeur entre les bords intérieurs des rails, de Nîmes à Arles-Trinquetaille.

Art. 2. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires pour l'établissement de ladite ligne ne sont pas accomplies dans un délai de quatre ans à partir de la promulgation de la présente loi.

Art. 3. — Les départements du Gard et des Bouches-du-Rhône sont autorisés à pourvoir à l'exécution de la ligne dont il s'agit, comme chemin de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions : pour le premier département, de la convention passée le 4 novembre 1896 entre le préfet du Gard, d'une part, et la compagnie

---

(*) Pour le *Cahier des charges*, voir *Ann.* 1882, p. 264 ; et *Journal officiel* du 28 décembre 1897.

des chemins de fer de la Camargue, d'autre part, ainsi que du cahier des charges annexé à ladite convention : pour le second département, de la convention passée le 20 octobre 1896 entre le préfet des Bouches-du-Rhône, d'une part, et la compagnie des chemins de fer de la Camargue, d'autre part, ainsi que du cahier des charges annexé à ladite convention.

Des copies certifiées conformes de ces conventions et cahiers des charges resteront annexées à la présente loi.

Art. 4. — Pour l'application des dispositions des articles 13 et 14 de la loi du 11 juin 1880, le maximum du capital de premier établissement du chemin de fer mentionné à l'article 1er ci-dessus est fixé à 85.000 francs par kilomètre, sans que la longueur à laquelle ce maximum s'applique puisse excéder 32 kilomètres.

Le maximum de la charge annuelle pouvant incomber au Trésor est fixé à 44.200 francs, dont 37.570 francs pour le Gard et 6.630 francs pour les Bouches-du-Rhône.

Cette charge annuelle, comme son remboursement ultérieur, sera calculée d'après les bases fixées aux conventions précitées des 4 novembre et 20 octobre 1896 pour les frais d'exploitation, le capital de premier établissement et l'intérêt à servir à ce capital.

Art. 5. — Le capital de la compagnie des chemins de fer de la Camargue ne pourra, sous peine de déchéance, être engagé, directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction et l'exploitation des lignes qui lui sont concédées, sans autorisation préalable par décret délibéré en conseil d'État.

CONVENTION.

L'an 1896, et le 4 novembre,

Entre les soussignés :

M. Henri Bonnier, chevalier de la Légion d'honneur, préfet du département du Gard, agissant au nom et pour le compte dudit département, en vertu :

1° De la loi du 10 août 1871 ;

2° De la loi du 11 juin 1880 sur les chemins de fer d'intérêt local;

3° Du décret du 6 août 1881, portant règlement d'administration publique et approuvant le cahier des charges-type;

4° Du règlement d'administration publique du 20 mars 1882 ;

5° Des délibérations du conseil général du Gard, en date des 6 avril 1894, 29 août 1894 et 22 août 1896,

D'une part ;

Et M. Guillot (Marius), administrateur-directeur de la société anonyme dite compagnie des chemins de fer de la Camargue, dont le siège social est à Paris, rue de Richelieu, 27, agissant au nom et pour le compte de ladite compagnie, en vertu des délibérations du conseil d'administration, en date des 15 septembre 1894 et 5 août 1896,

D'autre part ;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le préfet du département du Gard, au nom de ce département, concède à la compagnie des chemins de fer de la Camargue la construction, l'entretien et l'exploitation de la partie, située dans le département, du chemin de fer d'intérêt local à voie unique, de 1 mètre de largeur, de Nîmes à Arles-Trinquetaille par Caissargues, Bouillargues, Bellegarde et Fourques.

Art. 2. — La compagnie exécutera, entretiendra et exploitera le chemin de fer qui fait l'objet de la présente convention, en se conformant aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé.

Ce cahier des charges a été établi en conformité du cahier des charges-type annexé au décret du 6 août 1881, sauf les modifications apportées aux articles 41, 56 et 57.

Art. 3. — La présente concession commencera à courir du jour de la déclaration d'utilité publique et prendra fin à la même époque que la concession des autres lignes déjà concédées à la même société, dans le département des Bouches-du-Rhône, soit le 24 juin 1988.

Art. 4. — Cette concession est faite sous le régime de la loi du 11 juin 1880, notamment des articles 13, 14 et 15, concernant les subventions de l'État et du département, et du décret réglementaire du 20 mars 1882, rendu en exécution de l'article 16 de ladite loi.

Art. 5. — Le capital de premier établissement est fixé au maximum à 85.000 francs par kilomètre.

La compagnie concessionnaire fournira à ses frais et risques, sans garantie et jusqu'à concurrence de 20.000 francs par kilomètre :

1° Le matériel roulant ;

2° Le mobilier et l'outillage des gares et ateliers ;

3° Le matériel fixe : grues de chargements, bascules, etc. ;

4° Les prises d'eau ;

5° Les installations télégraphiques ou téléphoniques ;

6° Les bâtiments des stations et haltes, des ateliers, remises, quais à marchandises et maisons de garde.

Pour le surplus du capital de premier établissement et au maximum pour 65.000 francs par kilomètre, en cas d'insuffisance du produit net de l'exploitation, tel qu'il résultera après les prélèvements stipulés à l'article 7 ci-après, pour couvrir l'intérêt à 4,25 0/0, amortissement compris, le département s'engage à subvenir au payement de cette insuffisance, tant à l'aide de ses ressources propres et des subventions des communes et des particuliers qu'à l'aide de la subvention de l'État, telle qu'elle est définie par les articles 13 et 14 de la loi du 11 juin 1880.

Le compte de premier établissement sera arrêté dans le délai de trois mois à dater du 31 décembre de l'année qui suivra l'ouverture de la ligne à l'exploitation. Il sera, à la même date, majoré, à titre de prime d'économie, de la moitié de la différence entre le montant des dépenses réelles de premier établissement garanties et le chiffre maximum kilométrique de 65.000 francs prévu pour ces dépenses.

Le compte de premier établissement sera ensuite augmenté chaque année du montant réel des dépenses complémentaires dont la nécessité, après la mise en exploitation, sera reconnue par le préfet, pour création ou agrandissement des gares, stations ou haltes, augmentation du matériel et installations complémentaires de toutes natures, jusqu'à concurrence d'un chiffre total maximum de 5.000 francs par kilomètre.

Cette augmentation annuelle du compte de premier établissement ne donnera pas lieu à une augmentation de la garantie, mais elle donnera lieu au prélèvement prévu aux paragraphes 2 et 3 de l'article 7 ci-après.

La longueur kilométrique de la ligne sera déterminée par un chaînage contradictoire auquel il sera procédé après l'achèvement des travaux, en suivant les rails de la voie principale.

Le mesurage aura lieu sans solution de continuité entre l'axe du bâtiment de la station de Nîmes et la limite du département vers Arles.

Art. 6. — L'exploitation se fera aux frais, risques et périls de la compagnie concessionnaire.

Art. 7. — Pour le fonctionnement de la garantie d'intérêts, le produit net annuel de l'exploitation sera calculé en déduisant du montant des recettes brutes de toutes natures :

1° Le montant des dépenses réelles de l'exploitation. Ces dépenses comprendront : les dépenses du service de la voie, de la traction et de l'exploitation, y compris l'entretien et le renouvellement des voies et du matériel roulant; les frais généraux et d'administration centrale jusqu'à concurrence d'un maximum de 10 0/0 des dépenses totales de l'exploitation; l'intérêt au taux de 4 0/0 des avances faites par la compagnie pour les approvisionnements et pour fonds de roulement; les versements de la compagnie aux caisses de retraites et de prévoyance; les impôts, patente et frais de contrôle, les dépenses relatives aux accidents, incendies et aux pertes et avaries de marchandises, sauf le cas de faute lourde de la compagnie ou de ses agents.

Toutefois le montant total de ces dépenses ne pourra excéder, par kilomètre, le maximum de 2.000 francs, plus le tiers de la recette kilométrique brute, impôts déduits.

Si les dépenses réelles d'exploitation restent inférieures au maximum ci-dessus déterminé, elles seront majorées de la moitié de la différence, à titre de prime d'économie.

2° L'intérêt au taux de 4 fr. 25 0/0 des dépenses réellement faites par la compagnie pour la partie du capital de premier établissement et pour les travaux complémentaires qu'elle doit fournir, sans garantie, pour les 32 kilomètres prévus par l'article 9 ci-après, en exécution des

paragraphes 2 et 5 de l'article 5 ci-dessus, jusqu'à concurrence de 20.000 francs par kilomètre pour le capital de premier établissement et de 5.000 francs par kilomètre pour les travaux complémentaires.

3° L'intérêt au même taux de 4 fr. 25 0/0 des dépenses réellement faites par la compagnie, à ses frais et risques, sans garantie pour toute la longueur en plus des 32 kilomètres indiqués ci-dessus et jusqu'à concurrence de 85.000 francs par kilomètre pour le capital de premier établissement et de 5.000 francs par kilomètre pour les travaux complémentaires.

4° Une somme de 200 francs par kilomètre pour constituer un fonds spécial de réserve pour renouvellement de la voie, du matériel fixe et roulant et faire face aux grosses réparations de la ligne.

Ce prélèvement, qui est obligatoire jusqu'à ce que le total atteigne une somme de 3.000 francs par kilomètre, sera déposé au fur et à mesure dans une caisse agréée par le département.

Quand le total de 3.000 francs par kilomètre aura été atteint, les prélèvements annuels cesseront pour reprendre aussitôt que le fonds de réserve aura baissé au-dessous de ce chiffre.

La compagnie concessionnaire ne pourra retirer et employer tout ou partie de ce fonds de réserve qu'avec l'autorisation du préfet et seulement pour les dépenses approuvées par le préfet.

Ce fonds sera la propriété de la compagnie concessionnaire, qui en touchera les intérêts, et lui reviendra en fin de concession, sauf les prélèvements qui auraient pu ou pourraient y être faits en exécution des articles 29 et 35 du cahier des charges.

Quand les recettes brutes seront insuffisantes pour couvrir les sommes réservées à la compagnie concessionnaire, conformément aux paragraphes 1, 2 et 3 ci-dessus, les insuffisances par rapport à ces sommes seront à la charge de cette compagnie jusqu'au moment où elles pourront lui être remboursées au moyen des excédents de recettes.

Quand les recettes brutes seront supérieures aux dépenses calculées conformément aux paragraphes 1, 2 et 3 ci-dessus, l'excédent sera d'abord appliqué à couvrir les insuffisances des exercices précédents sans intérêts.

Art. 8. — La subvention due par le département sera payée dans les deux mois après que M. le Ministre des travaux publics aura arrêté annuellement le chiffre des subventions dues par l'État et le département, suivant les dispositions du paragraphe 3 de l'article 7 du décret du 20 mars 1882.

En cas de retard apporté par l'État dans le payement de la subvention qui lui incombe, le département n'encourra aucune responsabilité.

Art. 9. — Il sera fait masse des dépenses de premier établissement et des recettes et des dépenses d'exploitation de la totalité de la ligne faisant l'objet de la présente convention, située tant dans le département du Gard que dans celui des Bouches-du-Rhône, et la charge qui résultera de la garantie sera répartie à raison de 85 0/0, pour le département du

Gard, et 15 0/0 pour le département des Bouches-du-Rhône, sans qu'elle puisse excéder le maximum de 37.570 francs pour le département du Gard et celui de 6.630 francs pour le département des Bouches-du-Rhône, y compris les subventions des communes et des particuliers et non compris celle de l'État. Ces maxima de garantie sont établis dans l'hypothèse d'une longueur maxima de 32 kilomètres pour la totalité de la ligne faisant l'objet de la présente convention.

Toute longueur en plus de ce chiffre, résultant soit de modification du tracé, soit de changements demandés ou approuvés par l'administration, donnera lieu non pas à une augmentation de la garantie, mais seulement au prélèvement prévu au paragraphe 3 de l'article 7 ci-dessus.

Art. 10. — Les dépenses relatives à la réalisation du capital de premier établissement ne seront admises en compte que jusqu'à concurrence d'un maximum de 5 0/0 de ce capital.

Art. 11. — En cas d'application, aux lignes concédées actuellement en Camargue, de l'article 15 de la loi du 11 juin 1880 et jusqu'à complet remboursement, sans intérêts, des avances y relatives, la moitié du surplus de la recette qui sera attribuée à la compagnie sera déversée sur la ligne qui fait l'objet de la présente concession pour en diminuer ou en annuler les insuffisances.

Après le complet remboursement des avances relatives aux lignes concédées actuellement en Camargue, la totalité du surplus de la recette aura la même affectation que la moitié qui fait l'objet du paragraphe précédent.

Fait double à Nîmes, les jour, mois et an que dessus

Département du Gard et département des Bouches-du-Rhône.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE I.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le chemin de fer d'intérêt local qui fait l'objet du présent cahier des charges partira de Nîmes et se raccordera à Arles-Trinquetaille avec les lignes de Camargues; il passera par ou près Caissargues, Bouillargues, Bellegarde et Fourques.

Art. 2 à 5. — Comme au type.

Art. 6. — Les terrains seront acquis, les ouvrages d'art et les terrassements seront exécutés et les rails seront posés pour une voie seulement, sauf l'établissement d'un certain nombre de gares d'évitement.

Le concessionnaire sera tenu d'exécuter à ses frais une seconde voie, lorsque la recette brute kilométrique aura atteint le chiffre de 35.000 fr. pendant une année.

En dehors du cas prévu par le précédent paragraphe, il pourra, à toute époque de la concession, être requis par le préfet au nom du département, et par le Ministre des travaux publics au nom de l'État, d'exécuter et d'exploiter une seconde voie sur tout ou partie de la ligne, moyennant le remboursement des frais d'établissement de ladite voie.

Si les travaux de la double voie requise ne sont pas commencés et poursuivis dans les délais et conditions prescrits par la décision qui les a ordonnés, l'administration pourra mettre le chemin de fer tout entier sous séquestre et exécuter elle-même les travaux.

Les terrains acquis pour l'établissement du chemin de fer ne pourront pas recevoir une autre destination.

Art. 7. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1 mètre.

La largeur des locomotives et des caisses de véhicules, ainsi que de leur chargement, ne dépassera pas 2^{m},50, et la largeur du matériel roulant, y compris toutes saillies, notamment celle des marchepieds latéraux, restera inférieure à 2^{m},80 ; la hauteur du matériel roulant au-dessus des rails sera au plus de 4 mètres.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 2^{m},20.

La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté entre le bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast, sera de 85 centimètres.

L'épaisseur de la couche de ballast sera d'au moins 35 centimètres, et l'on ménagera, au pied de chaque talus du ballast, une banquette de largeur telle que l'arête de cette banquette se trouve à 90 centimètres au moins de la verticale de la partie la plus saillante du matériel roulant.

Le concessionnaire établira le long du chemin de fer les fossés ou rigoles qui seront jugés nécessaires pour l'asséchement de la voie et pour l'écoulement des eaux.

Les dimensions de ces fossés et rigoles seront déterminées par le préfet, suivant les circonstances locales, sur les propositions du concessionnaire.

Pour le reste, comme au type.

Département des Bouches-du-Rhône.

CONVENTION.

L'an 1896, le 20 octobre,

Entre les soussignés :

M. Paul Floret, officier de la Légion d'honneur, préfet du départe-

ment des Bouches-du-Rhône, agissant au nom et pour le compte dudit département en vertu :

1° De la loi du 10 août 1871 ;

2° De la loi du 11 juin 1880 sur les chemins de fer d'intérêt local ;

3° Du décret du 6 août 1881, portant règlement d'administration publique et approuvant le cahier des charges-type ;

4° Du règlement d'administration publique du 20 mars 1882 ;

5° Des délibérations du conseil général des Bouches-du-Rhône, en date des 13 avril 1893, 5 septembre 1894 et 21 août 1896,

D'une part ;

Et M. Guillot (Marius), administrateur-directeur de la société anonyme dite compagnie des chemins de fer de la Camargue, dont le siège social est à Paris, rue de Richelieu, n° 27, agissant au nom et pour le compte de ladite compagnie, en vertu des délibérations du conseil d'administration, en date des 15 septembre 1894 et 5 août 1896,

D'autre part ;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le préfet du département des Bouches-du-Rhône, au nom de ce département concède à la compagnie des chemins de fer de la Camargue la construction, l'entretien et l'exploitation de la partie située, dans ce département, du chemin de fer d'intérêt local, à voie unique de 1 mètre de largeur, de Nîmes à Arles-Trinquetaille par Caissargues, Bouillargues, Bellegarde et Fourques.

Art. 2. — La compagnie exécutera, entretiendra et exploitera le chemin de fer qui fait l'objet de la présente convention, en se conformant aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé.

Ce cahier des charges a été établi en conformité du cahier des charges-type annexé au décret du 6 août 1881, sauf les modifications apportées aux articles 41, 56 et 57.

Art. 3. — La présente concession commencera à courir du jour de la déclaration d'utilité publique et prendra fin à la même époque que la concession des autres lignes déjà concédées à la même société dans le département des Bouches-du-Rhône, soit le 24 juin 1988.

Art. 4. — Cette concession est faite sous le régime de la loi du 11 juin 1880, notamment des articles 13, 14 et 15, concernant les subventions de l'État et du département, et du décret réglementaire du 20 mars 1882, rendu en exécution de l'article 16 de ladite loi.

Art. 5. — Le capital de premier établissement est fixé au maximum à 85.000 francs par kilomètre.

La compagnie concessionnaire fournira à ses frais et risques, sans garantie et jusqu'à concurrence de 20.000 francs par kilomètre :

1° Le matériel roulant ;

2° Le mobilier et l'outillage des gares et ateliers ;

3° Le matériel fixe : grues de chargement, bascules, etc. . :

4° Les prises d'eau ;

5° Les installations télégraphiques ou téléphoniques ;

6° Les bâtiments des stations et haltes, des ateliers, remises, quais à marchandises et maisons de garde.

Pour le surplus du capital de premier établissement et au maximum pour 65.000 francs par kilomètre, en cas d'insuffisance du produit net de l'exploitation tel qu'il résultera après les prélèvements stipulés à l'article 7 ci-après, pour couvrir l'intérêt à 4,25 0/0, amortissement compris, le département s'engage à subvenir au payement de cette insuffisance, tant à l'aide de ses ressources propres et des subventions des communes et des particuliers qu'à l'aide de la subvention de l'État, telle qu'elle est définie par les articles 13 et 14 de la loi du 11 juin 1880.

Le compte de premier établissement sera arrêté dans le délai de trois mois à dater du 31 décembre de l'année qui suivra l'ouverture de la ligne à l'exploitation. Il sera à la même date majoré, à titre de prime d'économie, de la moitié de la différence entre le montant des dépenses réelles de premier établissement garanties et le chiffre maximum kilométrique de 65.000 francs prévu pour ces dépenses

Le compte de premier établissement sera ensuite augmenté chaque année du montant réel des dépenses complémentaires dont la nécessité, après la mise en exploitation, sera reconnue par le préfet. pour création ou agrandissement des gares, stations ou haltes, augmentation du matériel et installations complémentaires de toutes natures, jusqu'à concurrence d'un chiffre total maximum de 5.000 francs par kilomètre.

Cette augmentation annuelle du compte de premier établissement ne donnera pas lieu à une augmentation de la garantie, mais elle donnera lieu au prélèvement prévu aux paragraphes 2 et 3 de l'article 7 ci-après.

La longueur kilométrique de la ligne sera déterminée par un chaînage contradictoire auquel il sera procédé après l'achèvement des travaux en suivant les rails de la voie principale et en comptant le rebroussement, s'il y en a un, à Arles-Trinquetaille, le tronc commun de ce rebroussement n'étant mesuré qu'une fois. Le mesurage aura lieu sans solution de continuité entre l'axe du bâtiment de la station d'Arles-Trinquetaille et la limite du département vers Nîmes.

Art. 6. — L'exploitation se fera aux frais, risques et périls de la compagnie concessionnaire.

Art. 7. — Pour le fonctionnement de la garantie d'intérêts le produit net annuel de l'exploitation sera calculé en déduisant du montant des recettes brutes de toutes natures :

1° Le montant des dépenses réelles de l'exploitation. Ces dépenses comprendront : les dépenses du service de la voie, de la traction et de l'exploitation, y compris l'entretien et le renouvellement des voies et du matériel roulant, les frais généraux et d'administration centrale jusqu'à concurrence d'un maximum de 10 0/0 des dépenses totales de l'exploitation, l'intérêt au taux de 4 0/0 des avances faites par la compagnie pour les approvisionnements et pour fonds de roulement ; les versements de la compagnie aux caisses de retraites et de prévoyance, les impôts, patentes et frais de contrôle ; les dépenses relatives aux

accidents, incendies et aux pertes et avaries de marchandises, sauf le cas de faute lourde de la compagnie ou de ses agents.

Toutefois le montant total de ces dépenses ne pourra excéder par kilomètre le maximum de 2.000 francs, plus le tiers de la recette kilométrique brute, impôts déduits.

Si les dépenses réelles d'exploitation restent inférieures au maximum ci-dessus déterminé, elles seront majorées de la moitié de la différence, à titre de prime d'économie.

2° L'intérêt au taux de 4,25 0/0 des dépenses réellement faites par la compagnie pour la partie du capital de premier établissement et pour les travaux complémentaires qu'elle doit fournir sans garantie, pour les 32 kilomètres prévus par l'article 9 ci-après, en exécution des paragraphes 2 et 5 de l'article 5 ci-dessus, jusqu'à concurrence de 20.000 francs par kilomètre pour le capital de premier établissement et de 5.000 francs par kilomètre pour les travaux complémentaires ;

3° L'intérêt au même taux de 4,25 0/0 des dépenses réellement faites par la compagnie, à ses frais et risques, sans garantie, pour toute la longueur en plus des 32 kilomètres indiqués ci-dessus et jusqu'à concurrence de 85.000 francs par kilomètre pour le capital de premier établissement et de 5.000 francs par kilomètre pour les travaux complémentaires ;

4° Une somme de 200 francs par kilomètre pour constituer un fonds spécial de réserve pour renouvellement de la voie, du matériel fixe et roulant et faire face aux grosses réparations de la ligne.

Ce prélèvement, qui est obligatoire jusqu'à ce que le total atteigne une somme de 3.000 francs par kilomètre, sera déposé au fur et à mesure dans une caisse agréée par le département.

Quand le total de 3.000 francs par kilomètre aura été atteint, les prélèvements annuels cesseront pour reprendre aussitôt que le fonds de réserve aura baissé au-dessous de ce chiffre.

La compagnie concessionnaire ne pourra retirer et employer tout ou partie de ce fonds de réserve qu'avec l'autorisation du préfet et seulement pour les dépenses approuvées par le préfet.

Ce fonds sera la propriété de la compagnie concessionnaire, qui en touchera les intérêts et lui reviendra en fin de concession, sauf les prélèvements qui auraient pu ou pourraient y être faits en exécution des articles 29 et 35 du cahier des charges.

Quand les recettes brutes seront insuffisantes pour couvrir les sommes réservées à la compagnie concessionnaire, conformément aux paragraphes 1, 2 et 3 ci-dessus, les insuffisances par rapport à ces sommes seront à la charge de cette compagnie jusqu'au moment où elles pourront lui être remboursées au moyen des excédents de recettes.

Quand les recettes seront supérieures aux dépenses calculées conformément aux paragraphes 1, 2 et 3 ci-dessus, l'excédent sera d'abord appliqué à couvrir les insuffisances des exercices précédents, sans intérêts.

Art. 8. — La subvention due par le département sera payée dans les

deux mois après que le Ministre des travaux publics aura arrêté annuellement le chiffre des subventions dues par l'État et le département, suivant les dispositions du paragraphe 3 de l'article 7 du décret du 20 mars 1882. En cas de retard apporté par l'État dans le payement de la subvention qui lui incombe, le département n'encourra aucune responsabilité.

Art. 9. — Il sera fait masse des dépenses de premier établissement et des recettes et des dépenses d'exploitation de la totalité de la ligne faisant l'objet de la présente convention, située tant dans le département du Gard que dans celui des Bouches-du-Rhône, et la charge qui résultera de la garantie sera répartie à raison de 85 0/0 pour le département du Gard et de 15 0/0 pour le département des Bouches-du-Rhône, sans qu'elle puisse excéder le maximum de 37.570 francs pour le département du Gard et celui de 6.630 francs pour le département des Bouches-du-Rhône, y compris les subventions des communes et des particuliers et non compris celle de l'État. Ces maxima de garantie sont établis dans l'hypothèse d'une longueur maxima de 32 kilomètres pour la totalité de la ligne faisant l'objet de la présente convention.

Toute longueur en plus de ce chiffre résultant soit de modifications du tracé, soit de changements demandés ou approuvés par l'administration, donnera lieu, non pas à une augmentation de la garantie, mais seulement au prélèvement prévu au paragraphe 3 de l'article 7 ci-dessus.

Art. 10. — Les dépenses relatives à la réalisation du capital de premier établissement ne seront admises en compte que jusqu'à concurrence d'un maximum de 5 0/0 de ce capital.

Art. 11. — En cas d'application aux lignes actuellement concédées en Camargue de l'article 15 de la loi du 11 juin 1880, et jusqu'à complet remboursement sans intérêts des avances y relatives, la moitié du surplus de la recette qui sera attribuée à la compagnie sera déversée sur la ligne qui fait l'objet de la présente concession pour en diminuer ou en annuler les insuffisances.

Après le complet remboursement des avances relatives aux lignes concédées actuellement en Camargue, la totalité du surplus de la recette aura la même affectation que la moitié qui fait l'objet du paragraphe précédent.

Fait double à Marseille, les jour, mois et an que dessus.

Département des Bouches-du-Rhône.

CAHIER DES CHARGES (*).

. . . .

(*) Voir le type *Ann.* 1882, p. 264; et le *Journal officiel* du 31 décembre 1897.

DÉCRETS.

(N° 19)

[24 juillet 1897]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Seine, d'une ligne de tramway entre Neuilly (porte Maillot) et Suresnes.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Seine, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'une ligne de tramway à traction mécanique destinée au transport des voyageurs et, éventuellement, des petits colis entre Neuilly (porte Maillot) et Suresnes.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans le délai d'un an à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — Le département de la Seine est autorisé à pourvoir à la construction et à l'exploitation de la ligne de tramway dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé.

Art. 3. — Est approuvé la convention passée, le 24 juin 1897, entre le préfet de la Seine, au nom du département, et M. Puginier, pour la concession du tramway susmentionné, conformément aux conditions du cahier des charges annexé à cette convention.

Ladite convention, ainsi que le cahier des charges et le plan

d'ensemble ci-dessus visés, resteront annexés au présent décret.

Art. 4. — Le Ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des Lois*.

CONVENTION.

Entre le préfet de la Seine, agissant au nom du département de la Seine, conformément à la délibération du conseil général du 3 juillet 1895,

Sous la réserve de l'approbation des présentes par un décret délibéré en conseil d'État,

D'une part ;

Et M. Puginier (Jules-Jean-Baptiste), demeurant 63 *bis*, rue de la Victoire, à Paris,

D'autre part ;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le préfet de la Seine concède à M. Puginier (Jules-Jean-Baptiste), qui l'accepte, la construction et l'exploitation d'une ligne de tramway à traction mécanique pour le service des voyageurs à établir entre la porte Maillot, à Neuilly, et Suresnes, dans les conditions du cahier des charges annexé à la présente convention.

Art. 2. — Le département de la Seine n'accorde à cette entreprise ni subvention ni garantie d'intérêts.

Art. 3. — Dans un délai de six mois à partir de la déclaration d'utilité publique, le concessionnaire devra constituer une société anonyme.

La société qui sera ainsi formée se substituera au concessionnaire et deviendra solidairement responsable avec lui vis-à-vis du département de tous les engagements qu'il aurait contractés avec ce dernier. Cette substitution devra être approuvée par un décret délibéré en conseil d'État, suivant les dispositions de l'article 10 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 4. — Le concessionnaire devra prendre à sa charge les modifications à apporter au saut-de-loup longeant le bois de Boulogne entre la porte Maillot et la porte de Seine, ainsi que les travaux de rétablissement des écoulements d'eau qui pourraient se trouver supprimés ou entravés.

Il devra, en outre, établir à ses frais la grille réclamée par l'administration de l'octroi de Paris. Cette grille scellée sur l'arête du mur de soutènement du saut-de-loup, côté du bois de Boulogne, aura une hauteur de 1m,60 partout où la plate-forme du saut-du-loup sera établie à 1 mètre en contrebas de l'arête du mur; la hauteur de la grille sera proportionnellement plus élevée sur les points où la plate-forme sera établie à une moins grande profondeur, de manière qu'il y ait toujours 2m,60 de hauteur entre le sol du saut-de-loup remblayé et le sommet de la grille à établir par le concessionnaire.

Les barreaux de la grille seront treillagés jusqu'à la traverse supérieure.

Art. 5. — Le concessionnaire devra faire à ses frais, d'après les indications et sous la surveillance de l'autorité municipale, les modifications jugées nécessaires dans la disposition des plantations entre la porte de Seine et le pont de Suresnes.

Art. 6. — Les indemnités à payer pour l'emprunt des terrains affermés par la ville de Paris à la société du Polo équestre et à la société zoologique d'acclimatation seront à la charge du concessionnaire.

Art. 7. — En exécution du paragraphe 2 de l'article 34 de la loi du 11 juin 1880, il est expressément stipulé que le concessionnaire sera tenu de payer aux communes du département dont les territoires sont traversés par la ligne qui fait l'objet de la présente concession les redevances pour établissement de bureaux sur la voie publique et les droits de stationnement qui y seraient en vigueur, conformément à l'article 133, n° 7, de la loi du 5 avril 1884, au jour de l'approbation du cahier des charges.

En raison du passage du tramway sur le domaine privé de la ville de Paris, le concessionnaire devra payer à celle-ci une redevance annuelle de 3 p. 100 sur les recettes brutes.

Art. 8. — Les bureaux ou stations à élever dans la zone des servitudes militaires de l'enceinte de Paris seront de simples baraques mobiles et sans maçonnerie.

Le concessionnaire devra démolir à la première réquisition de l'autorité militaire, en cas de nécessité, en cas de guerre, la ligne dont il s'agit sur la longueur qui sera prescrite et à en faire transporter le matériel tant fixe que mobile aux lieux qui lui seront indiqués, le tout à ses frais et sans indemnités.

Art. 9. — Le cahier des charges est d'ailleurs conforme au cahier des charges-type annexé au décret du 6 août 1881.

Les articles 25, 26, 27, 30, 32 et 34 sont supprimés ; les articles 11, 23 et 24 sont modifiés.

Fait à Paris, le 24 juin 1897, en deux expéditions.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE I.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — La ligne de tramways qui fait l'objet du présent cahier des charges est destinée au transport des voyageurs et, éventuellement, des petits colis.

La traction aura lieu par un moteur mécanique agréé par l'administration, à l'exclusion des machines à vapeur.

Art. 2. — La ligne partira de la porte Maillot, à l'origine du boulevard Maillot; elle empruntera les boulevards Maillot et Richard-Wallace, les chemins de grande communication nos 1 et 3, et aboutira à Suresnes sur le chemin de grande communication n° 4 aux abords de la station de Suresnes-Longchamps.

La partie de la voie longeant le bois de Boulogne sera établie sur le saut-de-loup, en partie remblayé, et le long du chemin de grande communication n° 1, sur la pelouse du bois.

Jusqu'à l'élargissement projeté du pont de Suresnes, et sans préjudice des droits de M. le préfet de police, le passage du tramway sur le pont de Suresnes sera interdit les jours de courses et de revues, entre midi et demi et deux heures et demie d'une part, entre quatre heures et six heures d'autre part. Pendant cette interdiction, les tramways stationneront dans le bois de Boulogne, sur le terre-plein situé à l'angle du chemin de grande communication n° 1 et de l'allée de la Cascade.

Art. 3. — Les projets d'exécution seront présentés dans un délai de trois mois à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique.

Les travaux devront être commencés dans un délai de trois mois à partir de la date d'approbation des projets par l'autorité compétente. Ils seront poursuivis et terminés de telle façon que la ligne soit livrée à l'exploitation six mois au plus après la date fixée pour le commencement des travaux.

Art. 4. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1m,44.

La largeur des locomotives et des caisses des véhicules, ainsi que leur chargement, ne dépassera pas 2 mètres, et la largeur du matériel roulant, y compris toutes saillies, notamment celle des marchepieds latéraux, restera inférieure à 2m,10 ; la hauteur du matériel roulant au-dessus des rails sera au plus de 4m,20.

Dans les parties à deux voies la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera réglée de telle manière qu'entre les parties les plus saillantes de deux véhicules se croisant il reste un intervalle libre d'au moins 50 centimètres.

Art. 5. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 30 mètres. Le maximum des déclivités est fixé à 42 millimètres.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

Le concessionnaire aura la faculté, dans des cas exceptionnels, de proposer aux dispositions du présent article les modifications qui lui paraîtraient utiles ; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable du préfet.

Art. 6 à 9. — *Comme au type.*

Art. 10. — Les voies devront être établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Les rails seront en acier et du poids de 20 kilogrammes au moins par mètre courant, s'ils sont posés sur accotement, et de 40 kilogrammes au moins (poids du rail unique à gorge ou poids total du rail et contre-rail), s'ils sont posés sur une chaussée accessible aux voitures ordinaires.

Art. 11. — Le nombre et l'emplacement des gares, stations et haltes seront arrêtés lors de l'approbation des projets définitifs. Il est toutefois entendu, dès à présent, qu'il sera établi des stations ou des haltes pour le service des voyageurs suivant les indications ci-après :

Dix haltes en dehors des stations terminus.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Art. 12 et 13. — *Comme au type.*

Art. 14. — Le nombre minimum des voyages qui devront être faits tous les jours, dans chaque sens, est fixé à seize.

Art. 15. — Les trains se composeront de trois voitures au plus et leur longueur totale ne dépassera pas 36 mètres.

La vitesse des trains en marche sera au plus de 20 kilomètres à l'heure.

Art. 16 à 23. — *Comme au type.*

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

Art. 23. — Pour indemniser le concessionnaire des travaux et dépenses qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges et sous la condition expresse qu'il en remplira exactement toutes les obligations, il est autorisé à percevoir pendant toute la durée de la concession les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés.

Les tarifs par voyageur et par section ne pourront pas dépasser ceux qui sont déterminés dans le tableau ci-dessous.

Pour chaque section commencée, les voyageurs doivent payer les tarifs comme s'ils la parcouraient en entier.

DÉSIGNATION	PORTE MAILLOT		PORTE DE NEUILLY		PORTE DE SEINE		HIPPODROME DE LONGCHAMP AU PONT DE SURESNES		TERMINUS DE SURESNES-LONGCHAMP	
	1re classe	2e classe	1re classe	2e classe	1re classe	2e classe	1re classe	2e classe	1re classe	2e classe
Porte Maillot.....	»	»	0f 15	0f 10	0f 20	0f 15	0f 35	0f 25	0f 45	0f 30
Porte de Neuilly...	0f 15	0f 10	»	»	0 15	0 10	0 30	0 20	0 30	0 20
Porte de Seine....	0 20	0 15	0 15	0 10	»	»	0 15	0 10	0 20	0 15
Hippodrome de Longchamp au pont de Suresnes (rive gauche)..	0 35	0 25	0 30	0 20	0 15	0 10	»	»	0 15	0 10
Terminus de la station de Suresnes-Longchamp.....	0 45	0 30	0 30	0 20	0 20	0 15	0 15	0 10	»	»

Pour les autres sections à déterminer ultérieurement, les tarifs seront calculés à raison de 0 fr. 075 par kilomètre en 1re classe et 0 fr. 05 en 2e classe, sans que les tarifs à percevoir puissent être inférieurs à 0 fr. 15 en 1re classe et à 0 fr. 10 en 2e classe, et tout kilomètre entamé étant compté pour 1 kilomètre.

Les enfants au-dessous de quatre ans tenus sur les genoux seront transportés gratuitement; il en sera de même des paquets et colis peu volumineux susceptibles d'être portés sur les genoux sans gêner les voisins et dont le poids n'excédera pas 10 kilogrammes.

De quatre à sept ans, les enfants payeront demi-place et auront droit à une place distincte ; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur ; au-dessus de sept ans, ils payeront place entière.

Il sera délivré des billets d'aller et retour valables pour la même journée avec réduction d'un quart aux voyageurs qui circuleront, entre Suresnes et un point quelconque de la ligne dans la direction de Paris, sur un parcours de 3 kilomètres au moins.

Les prix déterminés ci-dessus ne comprennent pas l'impôt dû à l'État.

Art. 24. — Pour les petits colis, les prix et conditions de transport seront arrêtés annuellement par le préfet, sur la proposition du concessionnaire, si ce service est reconnu possible et nécessaire après la mise en exploitation du service des voyageurs.

Le reste comme au type (*).

(*) Voir le type *Ann.* 1882, p. 292 ; et *Journal officiel* du 27 juillet 1897.

(N° 20)

[31 juillet 1897]

Décret portant règlement d'administration publique pour l'exécution de l'article 5 de la loi du 29 mars 1897, concernant le droit de timbre établi sur les cartes, bons ou permis de circulation en chemin de fer.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des finances,

Vu l'avis du Ministre des travaux publics;

Vu l'article 5 de la loi de finances du 29 mars 1897, ainsi conçu:

« Art. 5. — Les cartes, bons et permis de circulation, soit entièrement gratuits, soit avec réduction de prix des places, délivrés par les compagnies de chemins de fer subventionnées et par l'administration des chemins de fer de l'État, en dehors des cas prévus par les cahiers des charges et les tarifs homologués, ou lorsque la gratuité ou la réduction de prix n'est pas le résultat d'une mesure d'ordre général préalablement approuvée par le Ministre des travaux publics, sont assujettis à un droit de timbre, savoir:

« Pour un seul voyage direct ou d'aller et retour :

« 1re classe	0f,20
« 2e classe	0 10
« 3e classe	0 05

« Valables pour un temps ou permanents:

« 1re classe	1 »
« 2e classe	0 50
« 3e classe	0 25

« Un règlement d'administration publique en déterminera le mode de perception.

« Toute contravention soit au présent article, soit au règlement d'administration publique, sera punie d'une amende de 20 francs en principal; »

Le conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Le droit établi par l'article 5 de la loi du 29 mars 1897 est acquitté au moyen de l'apposition de timbres mobiles.

Art. 2. — Ces timbres sont, avant tout usage des cartes, bons et permis, annulés à l'encre grasse par les agents des compagnies de chemins de fer et de l'administration des chemins de fer de l'État, au moyen d'une griffe faisant connaître la date de l'oblitération et le nom de l'administration de chemin de fer à laquelle appartiennent ces agents.

Les droits applicables aux cartes, bons ou permis collectifs peuvent être acquittés au moyen de l'apposition d'un timbre unique d'une valeur égale au montant des divers droits exigibles.

Art. 3. — Les cartes, bons et permis de circulation non sujets au timbre indiquent la qualité du titulaire, ainsi que la disposition soit du cahier des charges, soit du tarif, ou la décision ministérielle en vertu de laquelle ils ont été accordés.

Il est dressé de ces dispositions ou décisions une liste dont l'administration du timbre reçoit communication.

Art. 4. Les dispositions du présent décret sont applicables, en ce qui concerne les cartes, bons ou permis pour un seul voyage direct ou d'aller et retour, à partir du 1er août 1897, et, en ce qui concerne les cartes valables pour un temps ou permanentes, à partir du 1er janvier 1898.

Art. 5. — Les Ministres des finances et des travaux publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* et inséré au *Bulletin des Lois.*

(N° 21)

[6 août 1897]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département du Rhône, d'un tramway entre l'asile et le village de Bron.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département du Rhône, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'une ligne de tramway, à traction mécanique, destinée au transport des voyageurs, entre l'asile et le village de Bron, et formant le prolongement du tramway du pont Lafayette, à Lyon, à l'asile de Bron.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans le délai d'un an à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — Le département du Rhône est autorisé à pourvoir à la construction et à l'exploitation de la ligne de tramway, dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée, le 17 juin 1897, entre le préfet du Rhône, au nom du département, et la compagnie lyonnaise de tramways, pour la rétrocession du tramway susmentionné, conformément aux conditions du cahier des charges annexé à cette convention.

Ladite convention, ainsi que le cahier des charges et le plan d'ensemble ci-dessus visés, resteront annexés au présent décret.

Art. 4. — Il est interdit à la compagnie lyonnaise de tramways, sous peine de déchéance, d'engager son capital directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction ou l'exploitation des lignes de tramways qui lui sont concédées ou rétrocédées, sans y avoir été préalablement autorisée par décret délibéré en conseil d'État.

Art. 5. — Le Ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des Lois.*

CONVENTION.

Entre le département du Rhône, représenté par M. G. Rivaud, commandeur de la Légion d'honneur, officier de l'instruction publique, préfet, agissant en vertu :

De la loi du 10 août 1871 ;

De la loi du 11 juin 1880 ;

De la délibération du conseil général du Rhône, en date du 26 août 1895;

De la délibération de la commission départementale du Rhône en date du 12 juin 1897;

D'une part;

Et M. Désiré d'Estouvelles, directeur honoraire au Ministère de la guerre, commandeur de la Légion d'honneur, agissant en qualité de président du conseil d'administration de la compagnie lyonnaise de tramways, suivant délibération du conseil d'administration en date du 31 octobre 1896, dont extrait est annexé aux présentes,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le département du Rhône s'engage à demander, dès à présent, à l'État, pour la rétrocéder à la compagnie lyonnaise, la concession de la construction et de l'exploitation d'une ligne de tramways entre l'asile départemental d'aliénés (commune de Bron) et le village de Bron; ladite ligne suivra le chemin d'intérêt commun n° 41 et la route nationale n° 6 jusqu'au village de Bron. Le parcours des voitures sera prolongé jusqu'au pont Lafayette en empruntant les voies de la ligne du pont Lafayette à l'asile de Bron, exploitée par la compagnie, de telle sorte que les transports puissent être assurés directement en empruntant la ligne ci-dessus désignée, d'une part, et en organisant le service sur la ligne faisant l'objet de la présente convention, d'autre part.

Art. 2. — La compagnie lyonnaise s'engage par la présente convention à accepter cette rétrocession, à exécuter les travaux et à faire l'exploitation sans subvention ni garantie d'intérêts comme substituée aux droits et obligations du département, tels qu'ils sont établis dans un cahier des charges dressé conformément au type annexé au décret du 6 août 1881 et joint à la présente convention.

Dans ce cahier des charges il est dérogé au type pour les articles suivants : 11, 23, 24, 25, 26, 27, 29, 30, 31, 32, 34, 38 et 39.

Art. 3. — Avant la signature de l'acte de concession, le rétrocessionnaire déposera à la Caisse des dépôts et consignations une somme de 2.000 francs en numéraire ou en rente sur l'État calculée conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du Trésor, avec transfert au profit de ladite caisse de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

Les quatre cinquièmes en seront rendus au rétrocessionnaire par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'à l'expiration de la concession.

Art. 4. — Le rétrocessionnaire devra faire élection de domicile à Lyon. Dans le cas où il ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à lui adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture du Rhône (administration).

Art. 5. — La société rétrocessionnaire s'engage à n'employer dans la construction et l'exploitation de sa ligne que du matériel de construction française et à n'utiliser que des agents d'exploitation de nationalité française, sous réserve des autorisations spéciales qui pourraient lui être accordées.

Art. 6. — Les frais de timbre, d'enregistrement et d'expédition, et tous autres frais auxquels pourrait donner lieu la présente convention, seront à la charge de la compagnie lyonnaise de tramways.

Fait et signé double à Lyon, le 17 juin 1897.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE I.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — La ligne de tramways qui fait l'objet du présent cahier des charges est destinée au transport des voyageurs et, éventuellement, des messageries.

La traction aura lieu par moteurs mécaniques.

Art. 2. — La ligne aura son point de départ au droit de l'asile départemental d'aliénés du département du Rhône (commune de Bron) et empruntera les voies publiques ci-après désignées : chemin d'intérêt commun n° 41 ; route nationale n° 6 jusqu'au village de Bron, au droit de la place du Grand-Chemin.

Art. 3 à 9. — *Comme au type.*

Art. 10. — Les voies devront être établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Les rails, voie avec ornière, seront en acier et du poids de 28 kilogrammes au moins par mètre courant; ils seront posés sur une couche de sable de 10 centimètres d'épaisseur et entretoisés solidement.

Les voies en accotement seront établies sans contre-rail; les rails seront en acier et du poids de 20 kilogrammes au moins par mètre courant.

Art. 11. — Les voitures ne s'arrêteront que sur des points déterminés.

Le nombre et l'emplacement des gares, stations et haltes, seront arrêtés lors de l'approbation des projets définitifs. Il est toutefois entendu dès à présent qu'il sera établi des stations ou des haltes pour le service des voyageurs, suivant les indications ci-après :

Asile départemental d'aliénés du département du Rhône;

Croisement du chemin n° 41 et de la route nationale n° 6;

Au droit de la place du Grand-Chemin à Bron.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Art. 12 et 13. — *Comme au type.*

Art. 14. — Le nombre minimum des voyages qui devront être faits tous les jours, dans chaque sens, est fixé à dix.

Art. 15. — Les trains se composeront de trois voitures au plus, et leur longueur totale ne dépassera pas 30 mètres.

La vitesse des trains en marche sera au plus de 20 kilomètres à l'heure.

Le reste comme au type (*).

(N° 22)

[6 août 1897]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement dans le département de la Drôme d'un réseau de tramways.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est approuvée, en ce qui concerne les lignes de tramways déclarées d'utilité publique par le décret ci-dessus visé du 17 août 1891, la convention passée, le 22 mai 1897, entre le préfet de la Drôme agissant au nom du département, d'une part, et la compagnie des chemins de fer de la Drôme, d'autre part, pour la modification du tarif spécial par wagon complet de 5 tonnes au minimum et pour un parcours minimum de 10 kilomètres, inscrit à l'article 23 de chacun des deux cahiers des charges annexés au décret du 17 août 1891.

Cette convention restera annexée au présent décret.

Art. 2. — Le Ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des Lois.*

(*) Voir le type *Ann.* 1882, p. 292; et *Journal officiel* du 19 août 1897.

CONVENTION.

L'an 1897, le 22 mai,

Entre les soussignés :

M. Lardin de Musset, chevalier de la Légion d'honneur, officier de l'instruction publique, préfet de la Drôme, agissant au nom et pour le compte dudit département, en vertu de la délibération du conseil général, en date du 28 avril 1897,

D'une part;

Et M. Douvreleur, président du conseil d'administration et administrateur délégué de la compagnie des chemins de fer de la Drôme, dont le siège social est situé, 41, rue Jeu-de-Paume, à Valence,

D'autre part :

A été faite et acceptée la convention ci-après :

Le paragraphe de l'article 23 de chacun des deux cahiers des charges annexés au décret du 17 août 1891, concernant la concession des lignes de Saint-Vallier au Grand-Serre, Tain à Romans, Valence à Chabeuil et Montélimar à Dieulefit, qui est ainsi conçu :

Tarif spécial par wagon complet de 5 tonnes au minimum et pour un parcours *minimum* de 10 kilomètres :	PRIX de péage	PRIX de transport	PRIX total
Marchandises de toutes catégories sans exception....................................	0f,033	0f,017	0f,05

Est remplacé par les dispositions suivantes :

Tarifs spéciaux par wagon complet de 5 tonnes au minimum et pour un parcours *minimum* de 10 kilomètres :	PRIX de péage	PRIX de transport	PRIX total
Marchandises des 1re et 2e classes (abstraction faite des blés, grains, maïs)..............	0f,046	0f,024	0f,07
Marchandises de la 3e classe (addition faite des blés, grains, maïs), mais abstraction faite des argiles	0 04	0 02	0 06
Marchandises de la 4e classe (addition faite des argiles et des sables réfractaires)..........	0 033	0 017	0 05

Le chargement, le bâchage, s'il y a lieu, et le déchargement des marchandises expédiées par wagon complet devront être assurés par les expéditeurs ou destinataires, si la compagnie l'exige ; mais, dans ce

cas, la compagnie ne percevra pas les 30 centimes de frais de manutention; elle percevra seulement 20 centimes de frais de gare.

Elle fournira aux expéditeurs les bâches nécessaires.

Fait double à Valence, le 22 mai 1897.

(N° 23)

[17 août 1897]

Décret autorisant l'exécution de travaux complémentaires au port de Mostaganem.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'État entendu,

Décrète:

Art. 1er. — Il sera procédé, au port de Mostaganem, à l'exécution de travaux complémentaires, conformément aux dispositions générales de l'avant-projet ci-dessus visé, des 17 février, 5 mars 1897, et aux avis, également susvisés, du conseil général des ponts et chaussées.

Ces travaux sont déclarés d'utilité publique.

Art. 2. — La dépense, évaluée à 2.200.000 francs, sera couverte, jusqu'à concurrence de 1.200.000 francs au moyen du subside promis par le conseil municipal de Mostaganem au nom de la ville, ainsi qu'il résulte de ses délibérations susvisées des 26 août 1896 et 27 janvier 1897.

Le montant de ce subside sera versé au Trésor par acomptes successifs, au fur et à mesure des besoins des travaux. L'importance des versements partiels et l'époque à laquelle ils devront être effectués seront déterminées par le gouverneur général de l'Algérie.

Art. 3. — Le surplus de la dépense évalué à 1.000.000 de francs sera imputé sur les fonds annuellement inscrits au budget pour l'amélioration des ports en Algérie.

Art. 4. — Le Ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des Lois* et publié au *Journal officiel* de la République française.

(N° 24)

[17 août 1897]

Décret relatif à un engagement pris par la ville de Mostaganem pour contribuer aux travaux d'amélioration du port de cette ville.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre du commerce, de l'industrie, des postes et des télégraphes,

. . . .

Le conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Il est pris acte de l'engagement souscrit par la ville de Mostaganem, ainsi qu'il résulte des délibérations ci-dessus visées du conseil municipal de cette ville, de fournir à l'État un subside de 1.200.000 francs, pour contribuer aux travaux d'amélioration du port, autorisés par décret en date du 17 août 1897.

Ce subside sera versé au Trésor par acomptes successifs au fur et à mesure des besoins des travaux.

Art. 2. — En vue de permettre à la ville de Mostaganem, d'amortir, en capital et intérêts, l'emprunt de 1.200.000 francs, qu'elle contractera à cet effet, et en remplacement du droit de tonnage de 50 centimes institué par la loi du 17 novembre 1888, il est établi, à partir de la promulgation du présent décret, sur tout navire entrant chargé ou venant prendre charge dans le port de cette ville, un péage maximum de 1 franc par tonneau de jauge nette légale.

Toutefois, lorsque le poids total des marchandises embarquées et débarquées par le navire exprimé en tonnes métriques est inférieur au nombre de tonneaux exprimant le tonnage de jauge nette légale, le péage à percevoir par tonneau de jauge sera égal au produit de 1 franc par le rapport entre le poids susdit et le tonnage de jauge.

Sont exemptés de tout péage :

Les navires se livrant à la pêche côtière, au cabotage entre les ports d'Algérie et au pilotage, ainsi que les bâtiments de toutes natures appartenant à l'État ou employés à son service.

Art. 3. — La perception de ce droit est concédée à la commune de Mostaganem, pour le produit en être exclusivement affecté à l'accomplissement des obligations qu'elle contractera en vertu de l'engagement dont il est pris acte à l'article 1er du présent décret.

Cette perception cessera aussitôt après l'accomplissement desdites obligations.

Dans les trois premiers mois de chaque année la ville de Mostaganem adressera au Ministre du commerce, de l'industrie, des postes et des télégraphes, au Ministre de l'intérieur, ainsi qu'au Ministre des finances et au receveur des douanes chargé de la perception, un compte détaillé des recettes perçues dans le port de Mostaganem, des frais de perception dans l'année précédente et de sa situation au point de vue de l'amortissement de sa dette.

Art. 4. — Le Ministre du commerce, de l'industrie, des postes et des télégraphes, le Ministre des travaux publics, le Ministre de l'intérieur et le Ministre des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* et inséré au *Bulletin des Lois*.

(N° 25)

[17 août 1897]

Décret autorisant l'exécution de travaux au bassin à flot du port de Bordeaux.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Il sera procédé aux travaux de construction d'une seconde forme de radoub au bassin à flot du port de Bordeaux, conformément aux dispositions générales de l'avant-projet susvisé et aux avis également ci-dessus visés du conseil général des ponts et chaussées.

La dépense des travaux est évaluée à la somme de 2.565.000 francs.

Art. 2. — Il est pris acte des engagements souscrits ;

1° Par la chambre de commerce de Bordeaux, dans sa délibération du 5 février 1896, de contribuer aux frais de l'opération, par un subside égal à 60 0/0 de la dépense effective, sans pouvoir dépasser la somme de 1.500.000 francs;

2° Par le conseil municipal de Bordeaux, au nom de la ville, ainsi qu'il résulte de sa délibération du 2 avril 1895, de fournir une subvention de 65.000 francs, montant présumé des droits d'octroi à percevoir sur les matériaux employés dans les travaux.

Le montant de ces subsides sera versé au Trésor par acomptes successifs, au fur et à mesure des besoins des travaux. L'importance de chaque versement et l'époque à laquelle il devra être effectué seront déterminées par le Ministre des travaux publics.

Art. 3. — Le surplus de la dépense, pris en charge par l'État, sera imputé sur les fonds annuellement inscrits à la 2e section du budget du Ministre des travaux publics pour l'amélioration et l'extension des ports maritimes.

Art. 4. — Le Ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française et inséré au *Bulletin des Lois*.

(N° 26)

[17 août 1897]

Décret autorisant la chambre de commerce de Bordeaux à participer aux frais de construction d'une seconde forme de radoub au bassin à flot du port de Bordeaux.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre du commerce, de l'industrie, des postes et des télégraphes,

. . . .

Le conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — La chambre de commerce de Bordeaux est autorisée à participer, jusqu'à concurrence de 60 0/0 de la dépense totale, aux frais de construction d'une seconde forme de radoub au bassin à flot du port de Bordeaux, sans que cette participation puisse excéder le chiffre maximum de 1.500.000 francs.

Ce subside sera prélevé sur les produits des péages établis au profit de la chambre de commerce de Bordeaux par les lois des 15 juillet 1885, 2 août 1887 et 9 août 1888.

Art. 2. — Ces péages continueront d'être perçus au profit de la chambre de commerce de Bordeaux pendant tout le temps nécessaire pour permettre à cette chambre, après avoir opéré le prélèvement autorisé en vertu de l'article précédent, de satisfaire à toutes les opérations en vue desquelles a été autorisée la perception desdits droits.

Art. 3. — Dans les trois premiers mois de chaque année la chambre de commerce de Bordeaux adressera au Ministre du commerce, de l'industrie, des postes et des télégraphes, ainsi qu'au Ministre des finances et au receveur des douanes chargé de la perception, un compte rendu détaillé des recettes perçues dans le port de Bordeaux, des frais de perception dans l'année précédente et de sa situation au point de vue de l'amortissement des divers emprunts.

Art. 4. — Le Ministre du commerce, de l'industrie, des postes et des télégraphes, le Ministre des travaux publics et le Ministre des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* et inséré au *Bulletin des Lois.*

(N° 27)

[17 août 1897]

Décret approuvant la substitution à MM. Aubian et Jaubert, de la société anonyme dite compagnie des tramways électriques Bordeaux-Pessac comme concessionnaire du tramway de Bordeaux à Pessac.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est approuvée la substitution à MM. Aubian et Jaubert, de la société anonyme dite « compagnie des tramways

électriques Bordeaux-Pessac », comme concessionnaire du tramway de Bordeaux (boulevard Talence) à Pessac, dont l'établissement a été déclaré d'utilité publique par le décret susvisé du 5 juillet 1895.

MM. Aubian et Jaubert resteront solidairement responsables, avec ladite société, des engagements qu'ils ont contractés envers le département de la Gironde, jusqu'à l'expiration d'un délai de dix années, à dater de la mise en exploitation de la ligne de tramway dont il s'agit.

Art. 2. — Il est interdit à la « compagnie des tramways électriques Bordeaux-Pessac », sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction ou l'exploitation de la ligne de tramway mentionnée à l'article 1er sans y avoir été préalablement autorisée par décret rendu en conseil d'État.

Art. 3. — Le Ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des Lois.*

(N° 28)

[17 août 1897]

Décret approuvant des modifications au tracé de la ligne du tramway de Grenoble à Chapareillan.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvées, conformément aux plans d'ensemble ci-dessus visés, les modifications du tracé de la ligne du tramway de Grenoble à Chapareillan, dans les traverses de Bernin, Crolles, la Terrasse, la Flachère et Chapareillan.

Les plans susvisés du nouveau tracé resteront annexés au présent décret.

Art. 2. — Le Ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des Lois.*

(N° 29)

[17 août 1897]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département de Maine-et-Loire, d'une ligne de tramway entre les terminus du tramway d'Angers à la Pyramide et Trélazé.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département de Maine-et-Loire, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'une ligne de tramway à traction électrique, destinée au transport des voyageurs et des messageries, entre le terminus du tramway d'Angers à la Pyramide et Trélazé.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans le délai d'un an à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — La ville d'Angers est autorisée à pourvoir à la construction et à l'exploitation de la ligne de tramway dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880.

Art. 3. — Est approuvé l'avenant à la convention du 29 avril 1895, passé le 5 mars 1897, entre le maire d'Angers, au nom de la ville, et la compagnie électrique des tramways d'Angers pour la rétrocession du tramway susmentionné. Ledit avenant et le plan d'ensemble ci-dessus visés resteront annexés au présent décret.

Art. 4. — Il est interdit à la compagnie des tramways électriques d'Angers, sous peine de déchéance, d'engager son capital directement ou indirectement dans une opération autre que la construction ou l'exploitation des lignes de tramways qui lui sont rétrocédées, sans y avoir été préalablement autorisée par décret délibéré en conseil d'État.

Art. 5. — Le Ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des Lois*.

DEUXIÈME AVENANT

A LA CONVENTION DU 29 AVRIL 1895, RELATIVE A LA CONCESSION DU RÉSEAU SUBURBAIN.

Entre les soussignés :

M. Joxé, maire de la ville d'Angers, agissant au nom des habitants de ladite ville et spécialement autorisé par le conseil municipal, suivant délibérations des 29 février, 16 avril et 1er décembre 1896,

D'une part ;

Et M. Foye (Ennemond), administrateur délégué de la compagnie des tramways électriques d'Angers, société anonyme dont le siège est à Lyon, 4, rue Grôlée, agissant en cette qualité en vertu des pouvoirs qu'il tient des articles 26 et 31 des statuts de ladite Société.

D'autre part ;

Il a été convenu ce qui suit :

La ville d'Angers est actuellement en instance pour obtenir la concession du prolongement, jusqu'à Trélazé, de la ligne d'Angers à la Pyramide, qui lui a été concédée par décret du 8 juillet 1895, ledit prolongement devant être établi sur la route départementale n° 4 des Ponts-de-Cé à Longué.

La ville d'Angers s'engage, dans le cas où cette concession lui serait accordée, à rétrocéder ce prolongement à la compagnie des tramways électriques d'Angers.

Cette rétrocession est faite aux clauses et conditions contenues dans la convention et dans le cahier des charges du 29 avril 1895, annexés au décret susvisé du 8 juillet 1895.

Sont, en outre, applicables à cette rétrocession, les additions ou modifications apportées aux articles 4, 5, 12, 16, 17, 36, 37, par l'avenant, en date du 22 février 1897, relatif à la rétrocession du réseau urbain, ainsi que les additions ou modifications ci-après :

Art. 6. — Sur toute l'étendue de la route départementale n° 4 où la voie doit occuper le milieu de la chaussée, cette chaussée sera élargie à 8 mètres et limitée par des accotements profilés, sans bordure dans le prolongement même de la surface de la chaussée.

Art. 11. — Il est dès à présent entendu qu'il sera établi des haltes ou stations pour le service des voyageurs : à l'origine du bourg de Trélazé, sur la place de l'Église, au terminus de la ligne.

Art. — 12. — Aucune subvention ne sera accordée au concessionnaire sur les fonds d'entretien des routes départementales.

Art. 23. — Le tracé compris entre la Pyramide et Trélazé sera considéré comme la troisième section de la ligne déjà concédée d'Angers à la Pyramide. En conséquence, le tarif à percevoir sera de 10 centimes pour cette section, et il s'abaissera à 5 centimes si elle est empruntée après une ou plusieurs autres.

Art. 38. — Les cautionnements déjà versés pour les lignes du réseau suburbain et du réseau urbain seront affectés au prolongement de la Pyramide à Trélazé, sans qu'il soit nécessaire d'un nouveau cautionnement.

La moitié sera rendue au concessionnaire proportionnellement à l'avancement de la masse des travaux formée par les lignes urbaines, suburbaines, et par le présent prolongement.

Fait double à Angers, le 5 mars 1897.

(N° 30)

[17 août 1897]

Décret ayant pour objet de déclarer d'utilité publique l'établissement, dans le département des Bouches-du-Rhône, d'une ligne de tramway entre les allées de Meilhan et la gare Saint-Charles à Marseille.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département des Bouches-du-Rhône, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'une ligne de tramway, à traction mécanique, destinée au transport des voyageurs et des petits colis, entre les allées de Meilhan et la gare Saint-Charles à Marseille.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans le délai de deux ans à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — La ville de Marseille est autorisée à pourvoir à la construction et à l'exploitation de la ligne de tramway dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée le 19 juillet 1897, entre le maire de Marseille, au nom de la ville, et M. Charles Poncy, pour la rétrocession du tramway susmentionné, conformément aux conditions du cahier des charges annexé à cette convention.

Ladite convention, ainsi que le cahier des charges et le plan d'ensemble ci-dessus visés, resteront annexés au présent décret.

Art. 4. — Le Ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des Lois*.

TRAITÉ.

Entre les soussignés :

M. S. Flaissières, docteur en médecine, maire de la ville de Marseille, agissant en cette qualité en vertu de décisions du conseil municipal, en date des 16 juin, 12 septembre 1893, 18 mai 1894 et 8 octobre 1895,

D'une part ;

Et M. Charles Poncy, entrepreneur, demeurant à Marseille, agissant tant en son nom personnel que pour compte de qui il appartiendra,

D'autre part ;

Il a été convenu et arrêté ce qui suit :

Art. 1er. — La ville de Marseille s'engage à rétrocéder à M. Charles Poncy, pour une durée égale à la durée de la concession qui pourra lui être accordée par l'État, l'établissement et l'exploitation d'une ligne de tramway à traction de moteur mécanique, destinée au transport des voyageurs et, éventuellement, des marchandises. Cette ligne, destinée à desservir la gare Saint-Charles, a sa tête aux allées de Meilhan ; elle suit les boulevards Dugommier, du Nord, de la Liberté, et l'avenue de la Gare.

Cette rétrocession, qui n'aura d'effet qu'en vertu du décret à intervenir approuvant le présent traité, est faite aux conditions suivantes.

Art. 2. — M. Charles Poncy déclare accepter cette rétrocession. Elle lui est consentie conformément à la loi du 11 juin 1880, au décret du 6 août 1881, portant règlement d'administration publique pour l'exécution de l'article 38 de cette loi, et aux conditions stipulées dans le cahier des charges de la concession, conditions auxquelles il déclare expressément souscrire.

Il sera, en conséquence, assujetti envers la ville de Marseille à toutes les obligations imposées à la ville de Marseille elle-même par le cahier des charges.

Art. 3. — Il est spécifié, conformément à l'article 30 de la loi du 11 juin 1880, que dans la rédaction dudit cahier des charges ont été modifiés les articles ou portions d'articles suivants : articles 1, 6, 11, 12, 23, 24, 29 et 35. Les articles 38 et 39 ont été supprimés.

Art. 4. — En représentation des avantages auxquels la ville de Marseille peut prétendre à titre de droits de stationnement, de place ou autres, M. Charles Poncy payera chaque année à la ville de Marseille, en garantissant un minimum de 2.000 francs, une participation de 2,25 0/0 comme la compagnie générale française de tramways, dans

les recettes brutes réalisées par la perception du prix des places des voyageurs sur la ligne faisant l'objet de la présente convention.

La liquidation de ce pourcentage sera faite, tous les trois mois, par les soins de M. Charles Poncy, sur un état dressé d'après les feuilles de perception des conducteurs de ses voitures, et la ville aura le droit de faire faire par un de ses délégués le pointage de ces états avec lesdites feuilles.

Ces états seront remis à la ville au plus tard un mois après la fin de chaque trimestre ; ils seront vérifiés et acceptés par la ville dans le courant du mois suivant, et le montant de chaque état sera versé à la caisse municipale dans les trois jours suivants.

Art. 5. — Avant la signature de l'acte de concession, le rétrocessionnaire déposera à la Caisse des dépôts et consignations une somme de 10.000 francs en numéraire ou en rente sur l'État, calculée conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du Trésor avec transfert, au profit de ladite Caisse, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

Les quatre cinquièmes en seront rendus au rétrocessionnaire par quarts et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après l'expiration de la concession.

Art. 6. — Le rétrocessionnaire fait, dès à présent, élection de domicile à Marseille, où toutes pièces, actes, ordres, etc., lui seront signifiés ou adressés.

Dans le cas où il ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à lui adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture des Bouches-du-Rhône.

Art. 7. — Le rétrocessionnaire s'engage à former aussitôt après le décret d'utilité publique, et au plus tard dans les six mois à dater dudit décret, une société anonyme d'une durée égale à la concession, qui sera substituée et subrogée dans tous les droits comme dans toutes les obligations résultant du présent traité, le rétrocessionnaire restant néanmoins responsable vis-à-vis de la ville de ses engagements solidairement avec ladite société.

Art. 8. — Les frais de timbre et d'enregistrement auxquels donneront lieu le cahier des charges sus-relaté ainsi que le présent traité seront supportés par le rétrocessionnaire, qui payera également les frais d'affiches ou autres occasionnés par l'entreprise, ainsi que les frais d'impression de cent exemplaires du cahier des charges.

Marseille, le 19 juillet 1897.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE I.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — La ligne de tramway qui fait l'objet du présent cahier des charges est destinée au transport des voyageurs, des petits colis et, éventuellement, des marchandises, sur la demande de la ville. Toutefois l'ouverture de la ligne au service des marchandises, quand la ville l'aura demandée, devra faire l'objet d'une enquête préalable.

La traction aura lieu par moteurs mécaniques.

Art. 2. — La ligne empruntera les voies publiques ci-après désignées: boulevard Dugommier, du Nord, de la Liberté et l'avenue de la Gare.

Art. 3. — Les projets d'exécution seront présentés dans un délai d'un mois à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique.

Les travaux devront être commencés dans un délai de deux mois à partir de la même date. Ils seront poursuivis et terminés de telle façon que la ligne soit livrée à l'exploitation trois mois après le commencement des travaux, sauf le cas de force majeure.

Art. 4. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1m,44.

La largeur des locomotives et des caisses des véhicules, ainsi que de leur chargement, ne dépassera pas 2m,10, et la largeur du matériel roulant, y compris toutes saillies, notamment celle des marchepieds latéraux, restera inférieure à 2m,10: la hauteur du matériel roulant au-dessus des rails sera au plus de 4m,20.

Dans les parties à deux voies la largeur de l'entre-voie mesurée entre les bords extérieurs des rails sera d'au moins 1m,18.

Art. 5. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 20 mètres. Le maximum des déclivités est fixé à 79 millimètres.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

Le concessionnaire aura la faculté, dans des cas exceptionnels, de proposer aux dispositions du présent article les modifications qui lui paraîtraient utiles ; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable du préfet.

Art. 6 à 9. — *Comme au type.*

Art. 10. — Les voies devront être établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Les rails seront en acier et du poids de 20 kilogrammes au moins par

mètre courant ; ils seront posés sur traverses métalliques et suivant les dispositions que l'administration ordonnera sur la proposition du concessionnaire.

Art. 11. — Les voitures devront s'arrêter en pleine voie pour prendre ou laisser des voyageurs sur tous les points du parcours.

Le nombre et l'emplacement des gares, stations et haltes, seront arrêtés lors de l'approbation des projets définitifs. Il est toutefois entendu, dès à présent, qu'il sera établi des stations ou des haltes pour le service des voyageurs aux deux terminus ; des kiosques et barrières, pour la délivrance des numéros d'ordre, seront établis aux mêmes points.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Art. 12 et 13. — *Comme au type.*

Art. 14. — Le nombre minimum des voyages qui devront être faits tous les jours, dans chaque sens, sur la ligne entière, est fixé à deux cents en été et cent trente en hiver.

Art. 15. — Les trains se composeront de deux voitures au plus, et leur longeur totale ne dépassera pas 16 mètres.

La vitesse des trains en marche sera au plus de 15 kilomètres à l'heure. Elle sera réduite à 8 kilomètres à la descente du boulevard du Nord, depuis le boulevard de la Liberté jusqu'à la place des Capucines.

Le reste comme au type (*).

(*) Voir le type, *Ann.* 1882, p. 292 ; et *Journal officiel* du 28 août 1897.

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT.

(N° 31)

[24 juillet 1896]

Travaux publics. — Décompte. — Chemins de fer. — Clauses et conditions générales du 16 *novembre* 1866. — (Sieurs Pradines frères.)

Art. 23. — *Matériaux employés de valeur inférieure à ceux prévus, réduction de prix* (*VIII*).

Art. 32. — *Augmentation du tiers des travaux. — Deux catégories distinctes de déblais rémunérées par des prix différents doivent être considérées comme des natures d'ouvrage distinctes* (*XVI*).

— *La diminution du tiers des travaux ne donne pas lieu à indemnité lorsque le prix de ces travaux n'est pas rémunérateur* (*XVIII*), — *ou lorsqu'il ne fût devenu rémunérateur que par la violation des obligations de l'entrepreneur* (*XVII*).

Art. 41. — *Réclamations suffisamment précisées dans les vingt jours ; recevabilité* (*XII*) *; ou se référant dans les vingt jours à des mémoires antérieurement produits : recevabilité* (*XIII*).

Art. 42. — *Prix. — L'erreur dans la composition du prix du mortier provenant d'une erreur dans le dosage de la chaux ne saurait justifier une revision du prix prévu* (*V, XIV*).

Art. 49. — *Les intérêts ne sont pas dus à partir de la réclamation au Ministre* (*XIX*).

Carrière substituée à une autre : indemnité allouée pour allongement de parcours seulement, l'extraction dans la nouvelle carrière n'étant pas plus difficile que dans l'ancienne (*III, VI*).

Sujétions pour le montage et le bardage des matériaux provenant de la substitution de carrière : indemnité accordée (*VII*).

Déblais. — Clause forfaitaire. — Chemin de fer. — Art. 98 *du devis. — Lorsqu'un prix moyen a été établi par nature de tranchées, et qu'il est stipulé que l'entrepreneur devra s'assurer avant l'adjudication de la nature et de la proportion des déblais, une*

réclamation ultérieure n'est plus recevable, alors même que l'entrepreneur prétendrait avoir été trompé par les sondages effectués par l'administration (I).

Mais cette clause ne fait pas obstacle à une demande d'indemnité à raison des difficultés exceptionnelles et imprévues que l'entrepreneur a pu rencontrer dans les déblais d'emprunts (II).

Force majeure. — Crues anormales ; dégâts, pertes d'outils et de matériaux, indemnité allouée (IX).

Fouilles des ouvrages d'art effectuées verticalement, boisage rentrant dans les prévisions, pas d'indemnité de sujétion (IV).

Rabais. — Prix nouveau pour ouvrages imprévus, proposés sans rabais, application du rabais, faute par les entrepreneurs de justifier que les prix établis n'étaient pas rémunérateurs (X).

Réclamations. — Rectifications à l'avant-métré réclamées après le délai de quinze jours prévu au devis : non-recevabilité (XV).

Retard dans l'exécution des travaux imputable à l'administration qui a distrait des travaux les fondations d'un pont : indemnité allouée (XII).

Sujétions. — Rejointoiement de joints prévus en mortier de chaux et prescrits en mortier de ciment : indemnité allouée (XI).

I. En ce qui touche les déblais. — Considérant qu'aux termes de l'article 98 du devis un prix moyen du mètre cube de déblai est établi par nature de tranchées ; que l'entrepreneur devra, avant l'adjudication, s'assurer de la nature et de la proportion des déblais dans la terre et dans le rocher, au pic, à la pince ou à la mine, et qu'après l'adjudication les prix ne pourront être modifiés sous aucun prétexte ;

Considérant que, si le même article porte que des sondages ont été faits dans chaque tranchée pour permettre aux entrepreneurs de se rendre préalablement un compte exact de la nature et de la proportion des déblais, cette disposition n'avait ni pour but, ni pour effet de dispenser les sieurs Pradines de vérifier par eux-mêmes les difficultés que pourraient présenter les diverses tranchées ; que le même article dispose que les réclamations présentées à ce sujet par l'entrepreneur après l'adjudication seront rejetées ; que, dès lors, il y a lieu de réformer l'arrêté attaqué en ce qu'il a mis à la charge de l'État une indemnité totale de 27.981 fr. 26 pour déblais de nature imprévue et, à plus forte raison, de rejeter les conclusions des sieurs Pradines.

En ce qui touche les emprunts. — Considérant que l'Adminis-

tration oppose à la réclamation des sieurs Pradines la même fin de non-recevoir qu'au précédent chef ;

Mais considérant qu'il résulte des termes de l'article 98 que l'obligation imposée aux entrepreneurs de se rendre compte, avant l'adjudication, de la nature et de la proportion des déblais, parce qu'après l'adjudication les prix ne peuvent être modifiés sous aucun prétexte, ne s'applique pas aux emprunts ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que, dans l'exécution des déblais d'emprunt de Vialard et de la Borderie, les entrepreneurs ont rencontré des difficultés exceptionnelles et imprévues à raison de la nature et de la conformation des couches souterraines mises à découvert ; que, d'ailleurs, ils avaient signalé ces difficultés à l'Administration et sollicité la désignation d'un autre lieu d'extraction par une lettre du 3 juillet 1882, à laquelle il n'a pas été fait de réponse ; qu'ainsi c'est à bon droit que le conseil de préfecture les a indemnisés du supplément de dépenses que leur a causé l'exécution de ces travaux en leur allouant de ce chef une plus-value de 57.948 fr. 16.

III. — *En ce qui concerne la substitution de la carrière de Griffoul à la carrière du Pontet :*

Sur les conclusions du Ministre tendant à la réduction des indemnités de 44.732 fr. 25 et de 9.056 fr. 85 allouées par le conseil de préfecture. — Considérant que le Ministre soutient que la substitution de la carrière de Griffoul à celle du Pontel n'était prévue que pour les maçonneries du viaduc du Pontet ;

Mais considérant que cette prétention est contredite par les termes de l'ordre de service du 16 novembre 1880 ; qu'ainsi les entrepreneurs ont droit à une indemnité pour tous les matériaux extraits par eux de la nouvelle carrière ;

Considérant toutefois qu'il résulte de l'instruction que la carrière de Griffoul n'a pas présenté des difficultés d'extraction plus grandes que celles que les entrepreneurs auraient rencontrées dans l'exploitation de la carrière du Pontet prévue au devis ; qu'il y a lieu, dès lors, de leur tenir compte simplement de l'allongement de distance et de réduire, par suite, les indemnités allouées par le conseil de préfecture respectivement à 8.970 fr. 50 et 3.964 fr. 56.

IV. *En ce qui touche le boisage des fouilles de fondation des ouvrages d'art.* — Considérant qu'aux termes de l'article 70 du devis les fouilles pour les fondations seront creusées par l'entrepreneur suivant les formes et les profondeurs prescrites et qu'on aura soin de donner au talus une inclinaison suffisante

pour prévenir les éboulements ou d'établir à mesure les ouvrages provisoires en charpente nécessaires pour étayer ; que l'article 103 du même devis porte que le prix des déblais pour fouilles des fondations comprend le dressement du fond, celui du talus des fouilles et le blindage, s'il y a lieu ;

Considérant que ces dispositions doivent s'entendre en ce sens que les fouilles sont établies en talus, sauf dans les cas où il y a lieu de les établir verticalement ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que l'administration n'a pas enjoint aux entrepreneurs de creuser verticalement d'une manière uniforme toutes les fouilles des ouvrages d'art ; qu'elle s'est bornée à prescrire ce mode d'opérer dans les cas et pour les usages où il a été reconnu nécessaire ; qu'ainsi les sieurs Pradines n'étaient pas fondés à soutenir que les boisages des fouilles ainsi exécutées constituaient des sujétions non prévues au devis et que c'est à tort que le conseil de préfecture leur a alloué de ce chef une somme de 67.377 fr. 85 ;

V. *En ce qui concerne le dosage des mortiers de chaux:* — Considérant que les sieurs Pradines réclament un supplément de prix par le motif que, conformément à l'article 33 du devis, ils ont dû employer des mortiers dosés à 350 de chaux, alors qu'il résulterait du sous-détail que le bordereau n'a été établi que pour des mortiers dosés à 320;

Considérant qu'aux termes de l'article 42 des clauses et conditions générales l'entrepreneur ne peut, sous aucun prétexte, revenir sur les prix qui ont été consentis par lui et que, dès lors, en admettant même qu'une erreur aurait été commise dans la composition élémentaire du prix porté au bordereau pour les mortiers de chaux, cette circonstance ne serait pas de nature à ouvrir en sa faveur un droit à indemnité et qu'ainsi c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté cette réclamation.

VI. *En ce qui touche l'indemnité allouée aux entrepreneurs, à raison du prix d'extraction et de transport des matériaux extraits des carrières de Carsac.* — Considérant que le devis prévoyait que la pierre de taille et les moellons smillés destinés à la construction du pont de Groléjac seraient extraits de la carrière de Cammarty ; qu'il résulte de l'instruction que, cette carrière ayant été reconnue insuffisante, un ordre de service du 28 novembre 1880 a prescrit la substitution des carrières de Carsac ;

Mais considérant qu'il résulte également de l'instruction que les carrières de Carsac n'ont pas présenté de difficultés d'extraction plus grandes que celles que les entrepreneurs auraient ren-

contrées dans l'exploitation de celle de Cammarty prévue au devis, qu'il suit de là qu'il y a lieu de réduire l'indemnité de 49.465 fr. 45 allouée par le conseil de préfecture à 4.753 fr. 46.

VII. *En ce qui touche le montage et le bardage des matériaux extraits des carrières de Carsac.* — Considérant qu'il résulte de l'instruction que la substitution des carrières de Carsac à celle de Cammarty a rendu nécessaires pour l'approche des matériaux destinés à la reconstruction du pont de Groléjac l'établissement d'un monte-charge et d'un pont de service ; que, de l'avis unanime des experts, ces installations ont constitué des sujétions imprévues qui ont été onéreuses pour les entrepreneurs et qu'il y avait lieu de les en indemniser ;

Considérant toutefois que la somme qui leur a été allouée de ce chef par l'arrêté attaqué est trop élevée ; qu'il convient, en effet, d'en déduire les dépenses normales qui eussent été nécessaires sans le pont de service et que l'indemnité fixée par le conseil de préfecture doit être réduite à 28.000 francs.

VIII. *En ce qui touche les bois des cintres du pont de Groléjac.* — Considérant que les sieurs Pradines reconnaissent avoir employé pour les cintres du pont de Groléjac, au lieu de bois de sapin rouge du Nord qui était prévu au projet et auquel seul est applicable le prix n° 131 du bordereau, du bois de sapin blanc dont la valeur est moindre ; que, dès lors, c'est avec raison que l'administration, conformément à l'article 23 des clauses et conditions générales, leur a fait subir une réduction sur le prix précité ; qu'ils ne justifient pas que cette réduction soit exagérée et qu'ainsi il y a lieu de rejeter leur réclamation.

IX. *En ce qui touche les dommages causés par la crue du 27 novembre* 1882. — Considérant que, pour demander la suppression de l'indemnité de 5.188 fr. 99 allouée aux entrepreneurs, le Ministre se fonde sur l'article 119 *bis* du devis, aux termes duquel l'entrepreneur n'aura droit à aucune indemnité pour dégâts, pertes d'outils et de matériaux causés par les crues de la Dordogne, qui, se reproduisant chaque année et plusieurs fois par an, ne peuvent être considérées comme des cas de force majeure ;

Mais considérant que les termes mêmes de cet article démontrent que les parties n'ont prévu que les crues normales du régime de la Dordogne ; qu'il résulte de l'instruction que la crue du 27 novembre 1882 a eu un caractère exceptionnel et a constitué un cas de force majeure ; qu'elle a été tellement soudaine que les entrepreneurs n'ont pas pu prendre les précautions nécessaires

pour en éviter les effets, et qu'ainsi c'est à bon droit que l'arrêté attaqué les a indemnisés des dommages que cette crue leur a causé.

X. *En ce qui touche le remplissage en gravier des tympans du pont de Groléjac.* — Considérant qu'il s'agit d'un ouvrage imprévu pour lequel des prix nouveaux ont été établis en cours d'entreprise ; que les conclusions des sieurs Pradines tendent à ce qu'il leur soit alloué une somme de 453 fr. 77 montant du rabais appliqué à ces prix lors de la rédaction du décompte ;

Mais considérant qu'il n'est pas contesté que le bordereau des prix supplémentaires notifié aux entrepreneurs portait que ces prix seraient passibles du rabais de l'adjudication ; que, si les entrepreneurs n'ont pas accepté cette condition, ils sont tenus d'établir, pour en être affranchis, que ces prix, après déduction du rabais, ne sont pas suffisamment rémunérateurs ; qu'ils ne font pas cette justification et qu'ainsi leur réclamation doit être rejetée.

XI. *En ce qui touche les rejointements au mortier de ciment :* — Considérant qu'il n'est pas contesté qu'en cours d'exécution un ordre de service a prescrit la substitution du mortier de ciment au mortier de chaux ; qu'il résulte de l'avis unanime des experts que cette substitution a eu pour effet de rendre la dégradation des joints plus difficile et plus coûteuse ; que c'est à tort que l'arrêté attaqué n'a pas tenu compte aux entrepreneurs de cette sujétion et s'est borné à les indemniser à raison de la différence du prix des matériaux, et qu'il sera fait une exacte évaluation du supplément d'indemnité auquel ils ont droit de ce chef en élevant de 200 francs à 830 fr. 82 le montant de la somme allouée par le conseil de préfecture.

XII. *En ce qui touche le retard apporté à l'achèvement des travaux du pont de Groléjac :* — Considérant que le Ministre se fonde, ponr demander la suppression de l'indemnité allouée de ce chef aux entrepreneurs par l'arrêté attaqué sur ce que la réclamation des sieurs Pradines était : 1° non recevable, faute par les entrepreneurs d'en avoir spécifié l'objet et les motifs dans le délai de vingt jours prescrit par l'article 41 des clauses et conditions générales ; 2° non fondée, le retard dont se plaignent les entrepreneurs n'étant point imputable à l'administration ;

Mais considérant qu'il n'est pas contesté que le mémoire des sieurs Pradines, en date du 20 novembre 1884, a été présenté dans le délai ci-dessus fixé ;

Considérant que, dans ce mémoire, les entrepreneurs ont suf-

fisamment précisé la nature et les causes de la réclamation dont s'agit ; qu'ainsi c'est à bon droit que le conseil de préfecture en a admis la recevabilité ;

Considérant d'autre part que, si l'article 122 *bis* du devis permettait à l'Administration de distraire de l'entreprise des sieurs Pradines les fondations du pont de Groléjac, il résulte de l'instruction que les conditions dans lesquelles elle a usé de ce droit ont eu pour conséquence de retarder l'époque de l'achèvement des travaux, telle qu'elle était fixée par l'article 123 du devis; que les entrepreneurs sont fondés à réclamer une indemnité à raison du préjudice qui en est résulté pour eux, en tant que ce retard est imputable à l'Administration ;

Considérant toutefois que la somme de 33.182 fr. 68 allouée par l'arrêté attaqué est exagérée et qu'il sera fait une exacte évaluation du préjudice causé aux sieurs Pradines en fixant l'indemnité qui leur est due à 22.000 francs ;

XIII. *En ce qui touche les terrassements généraux :*

Sur les conclusions du Ministre tendant à ce que les réclamations des sieurs Pradines, relatives aux terrassements généraux, soient rejetées comme non recevables, par le motif que les entrepreneurs n'auraient pas précisé l'objet et les motifs de ces réclamations dans le délai fixé par l'article 41 des clauses et conditions générales. — Considérant que, dans les mémoires que les sieurs Pradines ont présentés à l'Administration aux dates des 11 mai et 25 juin 1884 et en réponse à la communication qui leur avait été donnée du décompte provisoire, ils ont contesté l'exactitude des cubes de terrassements portés à ce décompte et indiqué les cubes par eux réclamés et le montant de leurs demandes ; que, dans leur lettre du 22 février suivant, adressée dans les vingt jours de la présentation du décompte définitif, les entrepreneurs se sont référés aux mémoires précités et ont déclaré maintenir les réclamations qui s'y trouvaient formulées ; qu'ainsi c'est à bon droit que le conseil de préfecture a admis la recevabilité des conclusions des sieurs Pradines sur le présent chef ;

XIV. *Sur les conclusions des sieurs Pradines tendant à ce qu'il leur soit alloué une somme de 34.532 fr. 63 à titre de rectification d'une erreur matérielle dans le mouvement des terres.* — Considérant que les entrepreneurs se fondent sur une erreur de calcul qui aurait été commise à l'avant-métré pour demander, par application de l'article 541 du Code de procédure civile, la rectification du prix de transport porté au décompte ;

Mais considérant que, si des erreurs ont été commises dans le

calcul des éléments qui ont servi à la fixation du prix moyen de transport porté au bordereau, les entrepreneurs ne sont pas recevables, aux termes de l'article 42 des clauses et conditions générales, à revenir sur les prix du marché qu'ils ont librement acceptés;

XV. *En ce qui touche les quarts de cône.* — Considérant qu'aux termes de l'article 97 du devis, les entrepreneurs devaient demander dans un délai de quinze jours la vérification contradictoire des profils et de l'avant-métré qui leur paraîtraient présenter quelque erreur et que les résultats de l'avant-métré ne peuvent être modifiés qu'en raison des changements ordonnés en cours d'exécution;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les dessins des quarts de cône qui ont été remis aux sieurs Pradines en cours d'entreprise ne constituent pas un changement au projet ; que, dès lors, leur réclamation actuelle tend à faire rectifier les énonciations de l'avant-métré et que, faute par eux de l'avoir formulée dans le délai ci-dessus, c'est à bon droit que cette réclamation a été rejetée par le conseil de préfecture ;

XVI. *En ce qui concerne l'application de l'article* 32 *des clauses et conditions générales.* — Considérant que le Ministre demande la suppression de l'indemnité allouée par le conseil de préfecture en se fondant sur ce que les déblais rémunérés par les prix nos 41 et 42 du bordereau constituent une même nature d'ouvrage et que les quantités exécutées pour l'ensemble de ces déblais n'ont pas différé de plus d'un tiers des quantités prévues;

Mais considérant que si les prix nos 41 et 42 concernent l'un et l'autre les déblais de toutes natures mis à sec par les épuisements, le prix n° 42 a été établi en vue de déblais extraits à partir de 7 mètres de profondeur, auxquels, à raison de la difficulté particulière du travail, une plus-value a été appliquée ; qu'ainsi ces deux catégories de déblais étant rémunérées par des prix différents doivent être considérées comme des natures d'ouvrages distinctes ; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture a alloué aux entrepreneurs, par application de l'article 32 des clauses et conditions générales, une indemnité de 1.078 francs ;

XVII. *Sur les enrochements à sec.* — Considérant que les entrepreneurs fondent leurs réclamations sur ce qu'ils auraient pu employer des matériaux de carrières et qu'ainsi le prix n° 108 du bordereau était rémunérateur ;

Mais considérant que ce mode de procéder n'eût pas été con-

forme aux prescriptions du devis et notamment à celles de l'article 23, § 2, que dès lors la réclamation doit être rejetée ;

XVIII. *Sur les maçonneries de moellons bruts des souterrains.* — Considérant que les sieurs Pradines réclament une indemnité de 2.188 fr. 56 par le motif que la plus-value prévue au n° 115 du bordereau leur eût profité intégralement sur le cube non exécuté ;

Mais considérant que cette plus-value est établie en vue des sujétions afférentes aux maçonneries des souterrains ; qu'il ne résulte pas de l'instruction que le prix d'application ainsi calculé soit rémunérateur ; qu'il suit de là que les entrepreneurs ne sont pas fondés à soutenir que la réduction de plus d'un tiers de cette nature d'ouvrage leur ait causé un préjudice et que, dès lors, c'est avec raison que leur demande d'indemnité de ce chef a été rejetée par le conseil de préfecture :

XIX. *En ce qui concerne les intérêts :* . . . .

XXXVIII. *En ce qui concerne les intérêts des intérêts :* . . . .

En ce qui touche les frais d'expertise: — Considérant que, dans les circonstances de la cause, c'est à bon droit que le conseil de préfecture les a mis pour les trois quarts à la charge de l'État et pour un quart à la charge des sieurs Pradines frères... (Sont supprimées les allocations accordées par le conseil de préfecture aux sieurs Pradines frères, savoir : 1° 27.981 fr. 26 pour déblais de nature imprévue ; 2° 67.377 fr. 85 pour boisages des fouilles de fondation des ouvrages d'art ; 3° 8.628 fr. 86 pour exécution des maçonneries dans l'embarras des étais ; 4° 22.001 fr. 77 pour les mesures ordonnées afin de remédier au tassement des remblais: 5° 1.625 fr. 12 pour augmentation de plus du tiers des parements vus des maçonneries ordinaires. Les allocations accordées aux entrepreneurs par l'arrêté attaqué sont réduites, savoir : 1° celles de 44.732 fr. 25 et de 9.056 fr. 50 pour substitution de la carrière de Griffoul à celle du Pontet à 8.970 fr. 50 et à 3.964 fr. 56; 2° celle de 49.465 fr. 45 pour substitution de la carrière de Carsac à celle de Cammarty à 4.753 fr. 46; 3° celle de 35.846 fr. 84 pour bardage et montage de matériaux à 28.000 francs ; 4° celle de 5.367 fr. 14 pour les moellons de libage du pont de Groléjac à 198 fr. 80; 5° celle de 33.182 fr. 68 pour retard apporté à l'achèvement des travaux à 22.000 francs; 6° celle de 23.511 fr. 67 pour l'emprunt de la Borderie à 9.412 fr. 70. Il est accordé aux sieurs Pradines à titre d'allocations supplémentaires les sommes suivantes, savoir : 1° 630 fr. 82 pour les rejointoiements au mortier de ciment; 2° 1.812 fr. 80 pour le

transport des moellons bruts de carrière employés à l'élévation du pont de Groléjac; 3° 3.848 fr. 80 pour le transport des déblais prévus de la gare de Sarlat ; 4° 8.458 fr. 34 pour le transport des déblais supplémentaires de la gare de Sarlat; 5° 2.210 francs pour les maçonneries de moellons mosaïqués et parementés. En conséquence, la somme de 620.107 fr. 77, mise en sus du décompte de l'entreprise des sieurs Pradines à la charge de l'État par l'arrêté attaqué, est réduite à 395.591 fr. 01. L'État paiera aux sieurs Pradines frères ladite somme de 395.591 fr. 01 avec intérêts du 20 mars 1885. Les intérêts des sommes dues aux sieurs Pradines frères seront capitalisés pour produire eux-mêmes intérêts aux dates des 22 décembre 1886, 23 décembre 1887, 24 décembre 1888, 27 décembre 1889, 6 février 1891, 16 février 1892, 23 février 1893, 28 février 1894, 15 mars 1895 et 28 avril 1896.

L'arrêté susvisé du conseil de préfecture de la Dordogne est réformé en ce qu'il a de contraire à la présente décision. Le surplus des conclusions du Ministre des travaux publics et des sieurs Pradines frères est rejeté. Les dépens exposés par les sieurs Pradines frères devant le conseil d'État sur le pourvoi enregistré sous le n° 75.989 seront supportés par l'État.)

(N° 32)

[24 juillet 1896]

Travaux publics communaux. — École. — Architecte. — Travaux exécutés excédant ceux prévus. — Faute de l'architecte. — Responsabilité. — (Sieurs Loué et Gault.)

Excédent important des dépenses provenant tant des imperfections et des erreurs du devis dressé par l'architecte que de l'exécution d'ouvrages d'ornementation non prévus et de modifications importantes apportées aux projets approuvés, par l'architecte seul, sans autorisation du conseil municipal et sans que la municipalité ou que la commission des travaux ait été prévenue. Décidé que l'architecte devait rembourser les honoraires reçus par lui et garantir la commune des condamnations prononcées contre elle au profit de l'entrepreneur jusqu'à concurrence du montant des travaux de décoration dont la ville ne retirera aucun profit (1).

Révocation de l'architecte prononcée par le conseil de préfecture. — Incompétence. — Annulation de l'arrêté sur ce point : il s'agit là d'une mesure d'administration qu'il n'appartenait pas au conseil de préfecture d'ordonner (II).

I. EN CE QUI CONCERNE *la responsabilité du sieur Loué, architecte.* — Considérant qu'il résulte de l'instruction que le décompte de la construction des écoles municipales de Thouars a dépassé de 56.350 fr. 20 le montant des crédits, bien que la moitié seulement de l'école des garçons ait été exécutée ; — que, d'après l'avis unanime des experts, cet excédent de dépenses provient tant des imperfections et des erreurs du devis dressé par l'architecte que de l'exécution de nombreux ouvrages d'ornementation qui n'avaient pas été prévus, ainsi que des modifications importantes apportées aux projets approuvés; qu'il est également établi que cet architecte a pris sur lui d'ordonner tous ces changements et d'engager les dépenses en résultant, sans autorisation aucune du conseil municipal et sans même en avoir avisé soit la municipalité, soit la commission instituée pour assister le maire pendant la durée des travaux ;

Considérant que, dans ces circonstances, le sieur Loué a causé à la ville, par sa faute, un préjudice dont il lui doit réparation ; mais qu'il en sera fait une exacte appréciation en condamnant ses héritiers : 1° à rembourser à la ville de Thouars toutes les sommes qui lui ont été payées à titre d'honoraires ; 2° à la garantir des condamnations prononcées contre elle au profit de l'entrepreneur jusqu'à concurrence de la somme de 7.000 francs, montant des travaux de décoration dont la ville ne retirera aucun profit ;

II. *En ce qui concerne la disposition de l'arrêté attaqué qui a prononcé la révocation de l'architecte :* — Considérant que la révocation de l'architecte municipal est une mesure d'administration qu'il n'appartenait pas au conseil de préfecture d'ordonner... (Le sieur Loué, architecte, n'aura droit à aucun honoraire pour les travaux des écoles de la ville de Thouars dont il a dirigé la construction. Ses héritiers restitueront à la ville les sommes par lui touchées à ce titre et la garantiront, jusqu'à concurrence de 7.000 francs, du paiement des sommes qu'elle a été condamnée, par le conseil de préfecture à payer à l'entrepreneur. L'arrêté du conseil de préfecture est annulé en ce qu'il a de contraire à l'article qui précède, ainsi que dans celle de ses dispositions par

laquelle il a proposé la révocation du sieur Loué de ses fonctions d'architecte municipal. Le surplus des conclusions des parties est rejeté. Les dépens du premier pourvoi seront supportés pour un tiers par le sieur Loué et pour le surplus par la ville; ceux du second pourvoi sont mis à la charge du sieur Gault.)

(N° 33)

[24 juillet 1896]

Travaux publics. — Occupation temporaire. — Fixation du chiffre de l'indemnité. — (Sieur Gorce.)

Considérant que le requérant n'établit pas que le conseil de préfecture ait alloué une indemnité exagérée en fixant à 2.000 francs le montant des dommages et frais causés à la dame veuve Beilé, qui a eu à supporter du chef de l'occupation par le sieur Gorce, d'une partie de sa propriété, une notable diminution du prix de loyer, à la suite d'une instance intentée contre elle par son locataire, devant le tribunal civil de Gray... (Rejet.)

(N° 34)

[31 juillet 1896]

Travaux publics. — Occupation temporaire. — Durée. — Loi du 29 décembre 1892. — Question transitoire. — Terrain occupé antérieurement à la promulgation de la loi. — Conseil d'État. — Recours. — (Sieur de Lareinty-Tholozan.)

Durée de l'occupation temporaire. Terrain occupé avant la promulgation de la loi du 29 décembre 1892. — La durée de l'occupation d'un terrain antérieure à la loi du 29 décembre 1892 entre en compte pour la fixation des cinq ans après lesquels l'occupation doit cesser. — En conséquence, doit être annulé un arrêté par lequel un préfet a prolongé pour trois années une occupation

de terrain remontant déjà à quatorze ans, et qui devait expirer en 1894.

Conseil d'État. — Refus de prendre une décision pour l'avenir. — Recours. — Non-recevabilité. — N'est pas recevable le recours formé contre une dépêche, par laquelle le Ministre, sollicité d'interdire à l'avance le renouvellement d'une occupation de terrain, a fait connaître au propriétaire qu'il ne pouvait faire droit à sa demande.

..... SUR LES CONCLUSIONS *du sieur de Lareinty tendant à l'annulation pour excès de pouvoir de la décision du Ministre de l'intérieur du* 31 *octobre* 1894. — Considérant que la dépêche en date du 31 octobre 1894, par laquelle le Ministre de l'intérieur, sollicité par le sieur de Lareinty d'interdire à l'avance le renouvellement de l'occupation de sa propriété, qui devait prendre fin le 31 décembre 1894, lui a fait connaître qu'il ne pouvait faire droit à sa requête, ne constitue pas une décision donnant ouverture à un recours par la voie contentieuse ;

Sur les conclusions du sieur de Lareinty tendant à l'annulation d'un arrêté du conseil de préfecture de la Loire-Inférieure du 9 *mai* 1895, *qui a rejeté sa réclamation contre l'arrêté du préfet du* 10 *décembre* 1894, *autorisant la prolongation de l'occupation de sa propriété jusqu'à la date du* 31 *décembre* 1897. — Considérant qu'il résulte de l'instruction que, lors de la promulgation de la loi du 29 décembre 1892, la propriété du requérant était frappée d'occupation depuis l'année 1880, et qu'aux termes des arrêtés préfectoraux intervenus cette occupation devait prendre fin à la date du 31 décembre 1894 ; que le requérant, sans contester la légalité de ces arrêtés, se borne à soutenir que sa propriété ne pouvait plus, en vertu de la loi précitée, être frappée d'une occupation nouvelle à l'expiration de celle dont la durée comportait déjà une période ininterrompue de quatorze ans.

Considérant que l'article 9 de la loi du 29 décembre 1892 prescrit que l'occupation des terrains nécessaires à l'exécution de travaux publics ne peut être ordonnée pour un délai supérieur à cinq ans; que le législateur, en limitant ainsi la durée d'une servitude, imposée à la propriété privée dans l'intérêt public, a voulu restituer au bout d'un certain temps au propriétaire l'exercice de ses droits, que la prolongation de l'occupation arriverait à rendre illusoires ; qu'ainsi, pour apprécier si une occupation est susceptible d'être renouvelée, il y a lieu de faire entrer en ligne de compte les années pendant lesquelles le propriétaire a souffert

la dépossession de son terrain aussi bien avant qu'après la promulgation de la loi du 29 décembre 1892; que, par suite, la prolongation de l'occupation des terrains du sieur de Lareinty, qui aurait eu lieu depuis quatorze années était illégale, et que c'est à tort que le conseil de préfecture a refusé de prononcer l'annulation de l'arrêté préfectoral qui lui était déféré... (Requête contre la dépêche du Ministre de l'intérieur du 31 octobre 1894, rejetée comme non recevable. Arrêté du conseil de préfecture de la Loire-Inférieure du 9 mai 1895, et arrêté du préfet du 10 décembre 1894, annulés. Les dépens exposés par le sieur Lareinty, dans le second pourvoi, seront supportés par le sieur Haniaux.)

(N° 35)

[31 juillet 1896]

Voirie (grande). — Permission de voirie. — Pose de fils électriques au-dessus du sol d'une route départementale. — Demande d'autorisation. — Compétence. — (Sieur et dame de la Roche-Aymon).

C'est au préfet et non au maire qu'il appartient de statuer sur une demande adressée par un particulier tendant à être autorisé à établir, exclusivement pour son usage personnel, au-dessus du sol d'une route départementale, des conducteurs électriques destinés à transmettre d'un immeuble, dont il est propriétaire, à un autre immeuble qui est également sa propriété, l'énergie électrique nécessaire à l'éclairage de ce dernier bâtiment. Il s'agit là d'une simple permission de voirie sur une route départementale et non d'une concession du droit d'éclairage.

Vu la requête présentée pour le sieur et la dame de la Roche-Aymon... par laquelle les requérants exposent que le Ministre de l'intérieur n'a pas statué dans le délai de quatre mois, fixé par le décret du 2 novembre 1864 sur leur demande tendant à l'annulation d'un arrêté du 21 novembre 1894 par lequel le préfet de Loir-et-Cher a refusé de les autoriser à poser au-dessus de la route départementale n° 17 des fils destinés à l'éclairage électrique, ladite requête tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler pour excès de pouvoir l'arrêté préfectoral du 21 novembre 1894 ;

— *Ce faisant, attendu* que le préfet a seul compétence pour autoriser la pose des fils électriques en dessus des routes départementales; que, ces fils étant destinés à l'usage personnel des requérants et non à une exploitation commerciale, aucune concession n'était nécessaire; qu'au surplus, même dans le cas de conducteurs destinés à un usage collectif et à une distribution d'éclairage, le préfet seul a qualité pour autoriser la pose des conducteurs au-dessus de la voie publique, sans qu'une concession préalable par l'autorité municipale puisse être exigée;

Vu les observations présentées par le Ministre de l'intérieur, et par lesquelles il déclare s'en référer à l'appréciation du conseil d'État, par les motifs que, si le préfet a pu se croire fondé à exiger un traité de concession avec l'autorité municipale, les fils étant destinés à la fois à l'éclairage du château et du moulin habité par les locataires des requérants, d'un autre côté le sieur et la dame de la Roche-Aymon pourraient être considérés comme des particuliers demandant l'autorisation de poser des conducteurs destinés au service d'un immeuble dont ils sont propriétaires, et qu'ainsi une simple permission de voirie pouvait suffire.

Considérant que la demande adressée par le sieur et la dame de la Roche-Aymon au préfet de Loir-et-Cher tendait à les faire autoriser à établir exclusivement pour leur usage personnel, au-dessus du sol de la route départementale n° 17, des conducteurs électriques destinés à transmettre, du moulin dont ils sont propriétaires au château qui est également leur propriété, l'énergie électrique nécessaire à l'éclairage de ce château et de ses dépendances;

Considérant que l'autorité départementale a seule compétence pour autoriser l'établissement de canalisations au-dessous ou la pose des fils au-dessus des routes départementales ou nationales; que, dès lors, c'était au préfet de Loir-et-Cher qu'il appartenait d'accorder l'autorisation demandée, et que, par suite, c'est à tort que, par l'arrêté attaqué, il a renvoyé les requérants à se pourvoir devant le maire de Saint-Aignan... (Arrêté du préfet de Loir-et-Cher en date du 21 novembre 1894 annulé.)

(N° 36)

[31 juillet 1896]

Voirie (grande). — Chemins de fer. — Concession. — Interprétation. Compétence. — (Compagnie d'Orléans.)

La décision par laquelle le Ministre des travaux publics a prescrit la remise à un département d'une parcelle de terrain fournie à une Compagnie de chemins de fer, lors de la construction d'une ligne, n'est pas de nature à être déférée directement au conseil d'État. — La contestation porte sur l'exécution et l'interprétation d'un contrat avec l'État; le conseil de préfecture est compétent (*).

Considérant que la Compagnie soutient qu'en prescrivant, par la décision attaquée, la remise au département de Maine-et-Loire, de la parcelle de huit ares, provenant de l'ancienne route départementale n° 4, le Ministre aurait méconnu les droits qu'elle tient de l'acte de concession et du cahier des charges qui y est annexé;

Considérant qu'en vertu de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, les contestations qui s'élèvent entre la Compagnie et l'Administration au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du cahier des charges doivent être jugées par le conseil de préfecture, sauf recours au conseil d'État; que, dès lors, la Compagnie requérante n'est pas recevable à déférer directement la décision attaquée au conseil d'État... (La requête de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans est rejetée comme non recevable.)

(*) Rap. 22 janvier 1892, Compagnie de Lyon (*Arr. du C. d'État*), p. 44; 8 février 1895, p. 136.

TRIBUNAL DES CONFLITS.

(N° 37)

[1er août 1896]

Travaux publics. — Chemin de fer. — Suppression d'un passage, demande en rétablissement ou en dommages-intérêts. — Compétence. — (Dlle Tahot contre chemin de fer de l'Ouest.)

Il n'appartient pas au conseil de préfecture ou à l'autorité judiciaire d'ordonner l'exécution de travaux sur le domaine public.

Il appartient au conseil de préfecture de connaître d'une action en dommages et intérêts fondée sur le préjudice résultant pour un riverain d'un chemin de fer, de la suppression d'un passage assurant la desserte de sa propriété, alors que cette suppression résulte d'un ensemble de travaux régulièrement arrêtés par l'autorité supérieure, alors même que le passage ancien qui a été modifié aurait été établi en vertu de conventions passées entre le riverain et la Compagnie du chemin de fer (*).

Vu l'arrêté pris par le préfet du département de la Manche, le 10 mai 1896, dans l'instance pendante devant la Cour d'appel de Caen entre : 1° la demoiselle Delphine Tahot, propriétaire, demeurant à Carentan ; 2° le sieur Paul Leduc, propriétaire, demeurant à Torigny-sur-Vire, et la Compagnie du Chemin de fer de l'Ouest ;

Vu l'exploit, en date du 29 mai 1894, par lequel lesdits sieur Leduc et demoiselle Tahot, après avoir exposé que la compagnie a supprimé un passage par lequel s'exploitaient les propriétés des requérants depuis l'établissement du chemin de fer et

---

(*) Voy. 28 novembre 1885, John Rose (*Ann.* 1886, p. 332) ; 12 mai 1876, Chemin de fer de Lyon (*Arr. du C. d'État*, p. 446) ; 16 janvier 1880, Tambon, p. 68.

qu'elle l'a remplacée par une passerelle insuffisante, ont assigné ladite Compagnie à comparaître par-devant les présidents et juges composant le tribunal civil de Saint-Lô pour « s'entendre condamner sous une contrainte de 120.000 francs à rétablir le passage qu'elle a supprimé ou à donner aux exposants un passage équivalent comme largeur, hauteur, solidité du sol et sécurité, par conséquent, qui leur permette d'exploiter leurs propriétés et d'accéder à la voie publique ; pour ladite contrainte qui sera acquise aux exposants dans le délai de trois mois à partir du jugement, faute par la Compagnie d'avoir fait les travaux nécessaires, être partagée entre eux en proportion de l'importance de leurs terrains; et pour la gêne causée depuis la suppression du passage, depuis un an, s'entendre condamner en 3.000 francs de dommages-intérêts » ;

Vu le jugement du 22 mai 1895 par lequel le tribunal civil de Saint-Lô donne acte aux demandeurs de ce qu'ils acceptent, sous certaines conditions, l'établissement d'un pont tel qu'il est offert depuis l'introduction de l'instance, par la compagnie de l'Ouest; dit que les travaux devront être exécutés dans un délai de trois mois; condamne la Compagnie pour tous dommages-intérêts jusqu'au 17 juillet 1894, à payer : 1° une somme de 1.200 francs à Leduc ; 2° une somme de 500 francs à demoiselle Tahot ;

Vu l'acte par lequel la Compagnie de l'Ouest a interjeté appel de ce jugement ;

Vu le mémoire en déclinatoire présenté par le préfet du département de la Manche, le 29 février 1896, à la Cour d'appel de Caen ;

Vu l'arrêté, en date du 24 avril 1895, par lequel la Cour d'appel de Caen rejette le déclinatoire ;

Vu les réquisitions du procureur général, ensemble l'arrêt, en date du 15 mai 1896, par lequel ladite Cour, sur la communication à elle faite de l'arrêt de conflit, ordonne qu'il sera sursis à toute procédure judiciaire ;

Considérant que la demoiselle Tahot et le sieur Paul Leduc, se plaignant de la suppression d'un passage établi au moment de la construction de la voie ferrée et qui assurait la desserte de leurs propriétés, se sont adressés à l'autorité judiciaire pour faire condamner la Compagnie du chemin de fer de l'Ouest, d'une part, à rétablir le passage, sous une contrainte de 120.000 francs qui leur serait acquise après un délai de trois mois; d'autre part, à leur payer une indemnité pour la gêne à eux causée depuis la suppression ; — sans s'arrêter aux conclu-

sions de l'exploit d'assignation tendant à faire ordonner le rétablissement du passage ; conclusions auxquelles, s'agissant d'un travail pour le domaine public, pas plus la juridiction administrative que l'autorité judiciaire ne pourrait faire droit, ainsi que l'a reconnu la Cour d'appel de Caen en ce qui concerne l'autorité judiciaire ;

Considérant que la demoiselle Tahot et le sieur Leduc se plaignent en réalité de torts et dommages causés à leur propriété par des travaux qui en ont modifié les accès et les conditions d'exploitation ;

Considérant que la suppression, cause de ce préjudice, du passage dont s'agit, a été la conséquence d'un ensemble de travaux régulièrement arrêtés par décision de l'autorité supérieure dans un but d'intérêt général ; qu'ainsi ces travaux sont incontestablement des travaux publics ; et que, dès lors, c'est au conseil de préfecture qu'il appartient, par application de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, de prononcer sur le dommage qu'ils auraient causé aux demandeurs, et sur l'indemnité à allouer en réparation de ce dommage ;

Considérant que la circonstance que l'état de choses, auquel ces travaux ont apporté des modifications, aurait été établi lors de la construction du chemin de fer, à la suite de conventions intervenues entre les propriétaires et la compagnie concessionnaire, ne saurait changer l'ordre des compétences;

Considérant, en effet, que la Compagnie n'est pas assignée pour inexécution des conventions prétendues, mais à fin de réparation d'un dommage causé aux propriétés telles qu'elles se comportaient précisément après l'exécution de ces conventions par des travaux postérieurement décidés en dehors même de la compagnie ; que, seulement, dans ces conditions, c'est au juge compétent pour connaître du dommage causé par ces travaux qu'il appartiendra de tenir compte des actes invoqués et d'apprécier l'étendue du préjudice, et le montant de l'indemnité à allouer, au regard des droits qui découleraient pour les demandeurs desdits actes ou conventions; sauf au conseil de préfecture, dans le cas où l'existence, le sens et la portée des actes et conventions invoqués seraient contestés, à renvoyer, s'il y avait lieu, à l'autorité judiciaire, la connaissance de ces questions préjudicielles ;

Considérant que, au surplus, le préfet de la Manche a eu soin de ne pas revendiquer pour la juridiction administrative cette partie du débat ; que, par tous ces motifs, il y a lieu de confir-

mer l'arrêt de conflit. (Arrêté de conflit confirmé. Sont considérés comme nuls et non avenus : 1° l'exploit d'assignation ; 2° le jugement du tribunal civil de Saint-Lô ; 3° l'arrêt de la Cour d'appel de Caen en ce qu'il a de contraire à la présente décision ; ensemble tous actes de procédure tendant à faire prononcer par l'autorité judiciaire sur la demande de la demoiselle Tahot et du sieur Leduc.)

LÉGISLATION ET STATISTIQUE ÉTRANGÈRES.

(N° 38)

AUSTRALIE.

PROVINCE DE LA NOUVELLE-GALLES DU SUD.

RÉSULTATS DE L'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER PENDANT LES EXERCICES (*) 1896 ET 1895.

A. — Longueurs et dépenses d'établissement (1).

EXERCICES	LONGUEURS exploitées au 30 juin	DÉPENSES totales d'établissement	OBLIGATIONS amorties	DÉPENSES d'établissement par kilomètre exploité
	km.	francs	francs	francs
1895-96..........	4.073	930.517.898	32.538.412	228.460
1894-95..........	4.073	924.436.991	31.970.186	226.966

(1) Les conversions sont faites à raison de 1.609 mètres au mille, de 25 fr. 25 à la livre sterling et de 1.016 kilogrammes à la tonne.

B. — Effectif du matériel roulant au 30 juin et parcours des trains.

EXERCICES	LOCOMOTIVES	VOITURES à voyageurs	WAGONS à marchandises	PARCOURS des trains
				km.
1895-96..........	521	1.032	10.585	12.420.865
1894-95..........	523	1.044	10.557	12.219.198

(*) L'exercice finit au 30 juin. — D'après le « Year-Book of New South Wales, 1897 » (Sydney, 1897. — 192 pages avec carte).

C. — Mouvement et recettes.

EXERCICES	NOMBRE de voyageurs à toute distance	MARCHANDISES A TOUTE DISTANCE marchandises générales	marchandises comptées par tête	RECETTES BRUTES
		tonnes	tonnes	francs
1895-96..........	21.005.048	3.839.191	174.593	71.215.529
1894-95..........	19.725.418	3.970.369	169.925	72.674.651

D. — Dépenses et produit net de l'exploitation.

EXERCICES	DÉPENSES de l'exploitation	RAPPORT 0/0 des dépenses aux recettes	EXCÉDENT des recettes sur les dépenses	RAPPORT 0/0 des recettes nettes aux dépenses d'établissement
	francs		francs	
1895-96..........	39.185.172	55,0	32.037.357	3,4
1894-95..........	39.581.622	54,4	33.093.029	3,6

(N° 39)

CANADA.

RÉSULTATS GÉNÉRAUX DE L'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER PENDANT LES EXERCICES DE 1895-96 ET 1894-95 (*)

A. — LONGUEURS ET DÉPENSES D'ÉTABLISSEMENT (1).

ERCICES	LONGUEURS constroites au 30 juin	LONGUEURS exploitées au 30 juin	VOIES de garage	DÉPENSES D'ÉTABLISSEMENT totales	DÉPENSES D'ÉTABLISSEMENT par kilomètre construit
	kilomètres	kilomètres	kilomètres	milliers de francs	francs
895-96	26.367 (2)	26.178	3.389 (3)	4.661.057	177.000
894-95	25.890	25.707	3.305 (4)	4.634.240	179.000

Les conversions sont faites à raison de 5f,18 au dollar, 1.609 mètres au mille et 907 kilogrammes à la (*short ton*).
Largeurs de voie de 0m,914, 1m,066, 1m,435 ou 1m,676; généralement 1m,435.
À ajouter 147 kilomètres de chemins miniers.
— 101 — —

B. — DÉCOMPOSITION DU CAPITAL (1) ET SUBVENTIONS.

CES	ACTIONS ordinaires	ACTIONS de préférence	OBLIGATIONS	SUBVENTIONS du gouvernement central ou provincial	PRÊTS du gouvernement central ou provincial	ACTIONS souscrites par le gouvernement provincial	SUBVENTIONS des municipalités
	milliers de fr.	milliers de fr.	milliers de fr.	milliers de fr.	milliers de fr.	milliers de fr.	milliers de fr.
6..	1.325.083	545.288	1.741.193	816.369 (2)	111.727	1.554	75.083
5..	1.324.889	547.422	1.713.471	821.662	111.727	1.554	73.458

Dans le capital sont compris des fonds provenant de « sources diverses ».
Diminution résultant de ce qu'on a capitalisé et transformé en chapitre de la dette publique une somme payée précédemment à la province de Québec.

(*) L'exercice finit au 30 juin. D'après l'*Annual report of the Department of railways and canals* (Dawson, éditeur, Ottawa, 1897. 1 vol. in-8° avec cartes).

C. — Effectif du matériel roulant au 30 juin.

EXERCICES	LOCOMOTIVES	VOITURES A VOYAGEURS				FOURGONS à bagages, wagons-poste, etc.,
		wagons-lits et wagons-salons	1re classe	2e classe et émigrants	total	
1895-96..	2.046	206	1.042	648	1.896	650
1894-95..	2.023	216	1.076	702	1.994	1.154

D. — Parcours et vitesse des trains.

EXERCICES	PARCOURS DES TRAINS				PARCOURS total des machines	VITESSE DES TRAINS (temps d'arrêt
	voyageurs	marchandises	mixtes	total		voyageurs
	milliers de km.	milliers de km.	milliers de km.	milliers de km.	milliers de km.	km.
1895-96..	25.497	37.489	8.615	71.601	89.761	9,6 à 64
1894-95..	24.669	32.083	8.673	65.425	82.606	14,5 à 66

E. — Mouvement des voyageurs et des marchandises.

EXERCICES	NOMBRE de voyageurs à toute distance	MARCHANDISES A TOUTE DISTANCE			
		Farines	Grains	Marchandises comptées par tête	Bois
	milliers	milliers de tonnes	milliers de tonnes	milliers de têtes	milliers de tonnes
1895-96	14.810	1.076	2.863	4.746	4.243
1894-95	13.988	1.012	2.410	4.076	4.063

(*) Y compris les marchandises comptées par tête, après conversion en poids, et les marchandises

F. — Recettes brutes de l'exploitation.

ERCICES	VOYAGEURS	TRANSPORTS postaux et messageries	MARCHANDISES générales	DIVERSES	TOTALES	RECETTES totales par kilomètre exploité	RECETTES totales par train-kilomètre
	milliers de fr.	milliers de fr.	milliers de fr.	milliers de fr.	milliers de fr.	francs	francs
95-96	71.213	12.415	167.667	10.531	261.826	10.000	3,65
94-95	68.956	11.386	153.048	8.961	242.351	9.400	3,70

G. — Dépenses et produit net de l'exploitation.

	DÉPENSES DE L'EXPLOITATION				DÉPENSES par train-kilomètre	DÉPENSES par kilomètre exploité	EXCÉDENT des recettes sur les dépenses	RAPPORT pour cent des dépenses aux recettes	RAPPORT pour cent des recettes nettes aux dépenses d'établissement
	Entretien de la voie et des gares	Traction et entretien du matériel roulant	Dépenses générales de l'exploitation	Total					
	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	milliers de fr.	francs	francs	milliers de francs		
-96	38.180	74.156	69.184	181.520	2,50	6.900	80.306	69	1,70
-95	36.405	68.086	65.154	169.645	2,60	6.600	72.706	70	1,50

H. — Accidents.

CICES	VOYAGEURS		AGENTS DE LA COMPAGNIE		AUTRES PERSONNES		TOTAL	
	tués	blessés	tués	blessés	tuées	blessées	tués	blessés
-96	11	51	47	453	103	114	161	618
-95	9	56	51	491	127	110	187	657

(N° 40)

DANEMARK.

RÉSULTATS DE L'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT

PENDANT LES EXERCICES TERMINÉS AUX 31 MARS DE 1896 ET DE 1895.

Les données qui suivent ont été extraites du Rapport officiel intitulé : *Danske Statsbaner — Beretning om Driften i Aaret fra 1ste April 1895 til 31te Marts 1896.*

A. — LONGUEURS. — EFFECTIF ET PARCOURS DU MATÉRIEL ROULANT.

EXERCICES	LONGUEURS		LOCOMOTIVES		VOITURES À VOYAGEURS		WAGONS À MA[illegible]	
	construites	moyennes exploitées	nombre	parcours	nombre	parcours	nombre	[illegible]
	kilomètres	kilomètres		milliers de km.		milliers de km.		[illegible]
1895-1896...	1.735 (1)	1.731	308	8.310	825	36.050	4.565	[illegible]
1894-1895...	1.735	1.729	294	7.998	821	33.779	4.320	[illegible]

(1) Dont 54 kilomètres à double voie.

B. — TRANSPORT DES VOYAGEURS.

EXERCICES	NOMBRE DE VOYAGEURS TRANSPORTÉS À TOUTE DISTANCE				NOMBRE de voyageurs à un kilomètre	[illegible] du tra[illegible] de[illegible] voya[illegible]
	1re classe	2e classe	3e classe	ensemble		
	milliers	milliers	milliers	milliers	milliers	milliers [illegible]
1895-1896.......	87	1.637	11.116	12.840	367.095	14.[illegible]
1894-1895.......	75	1.487	10.179	11.741	336.240	12.[illegible]

Note. — Pour les conversions, on a admis : 1 krone = 1 fr. 40.

C. — Transport des marchandises.

…ercices	Nombre de tonnes transportées à toute distance					Nombre de tonnes transportées à un kilomètre	Recettes du transport des marchandises
	bagages	marchandises à grande vitesse	marchandises à petite vitesse	animaux vivants	ensemble		
	milliers	milliers	milliers	milliers	milliers	milliers	milliers de fr.
…-1896…	2	23	2.078	139	2.242	172.836	12.939
…-1895….	2	20	1.801	135	1.958	154.625	11.811

D. — Résultats financiers de l'exploitation.

…ercices	Recettes brutes		Dépenses d'exploitation		Rapport des dépenses aux recettes	Produit net	
	totales	par kilomètre	totales	par kilomètre		total	par kilomètre
	francs	francs	francs	francs	p. 100	francs	francs
…-1896.	28.738.528	16.564	21.456.282	12.355	74,7	7.282.246	4.209
…-1895..	26.372.183	15.252	20.907.465	12.092	79,3	5.464.718	3.160

E. — Accidents.

…ercices	Victimes des accidents des trains en marche						Victimes de leur propre faute ou imprudence					
	Voyageurs		Agents (*)		Autres personnes		Voyageurs		Agents		Autres personnes	
	tués	blessés	tués	blessés	tuées	blessées	tués	blessés	tués	blessés	tuées	blessées
…-1896.	»	»	2	25	»	»	1	5	4	32	10	4
…-1895.	»	2	6	21	»	»	»	4	3	21	14	4

(*) Y compris les agents tués ou blessés dans le service de manœuvre dans les gares.

(N° 41)

ÉTATS-UNIS DE L'AMÉRIQUE DU NORD.

RÉSULTATS GÉNÉRAUX DE L'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER PENDANT LES EXERCICES 1894-95 ET 1893-94 (*).

A. — DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU [1].

EXERCICES	LONGUEURS des lignes exploitées au 30 juin	LONGUEUR moyenne par 10.000 habitants [2]	DÉVELOPPEMENT DES VOIES					
			Premières voies	Deuxièmes voies	Troisièmes voies	Quatrièmes voies	Voies de garage et d'évitement	To[illegible]
	km.	km.	km.	km.	km.	km.	km.	k[illegible]
1894-95..	290.677	42,0	290.677	17.120	1.569	1.179	70.616	381.[illegible]
1893-94..	287.543	42,5	287.543	16.893	1.533	1.144	68.643	375.[illegible]

(1) Les conversions sont faites à raison de 5 fr. 18 au dollar, 1.609 mètres au mille et 907 kilogra[illegible] à la tonne (*short ton*).
(2) Calculée sur le chiffre approximatif de la population obtenu en comptant sur un accroissement r[illegible] depuis le recensement de 1890.

(*) D'après la publication intitulée : *Eighth annual report on the statistics of railways in the United States for the year ending june* 30-1895. — (Washington, Government printing Office, 1896, in-8°, 697 pages avec graphiques et carte.)

B. — Capital d'établissement.

ERCICES	ACTIONS	DETTE CONSOLIDÉE Obligations	DETTES DIVERSES	TOTAL	DÉPENSES par kilomètre exploité
	millions de francs	millions de francs	millions de francs	millions de francs	francs
95........	25.699	27.897	3.195	56.791	195.000
94........	25.041	27.747	3.138	55.926	194.000

C. — Effectif du matériel roulant au 30 juin.

ICES	LOCOMOTIVES			WAGONS			WAGONS MUNIS DE	
	pour trains de voyageurs	pour trains de marchandises	total (1)	à voyageurs	à marchandises	total (2)	freins continus (3)	accouplements automatiques (4)
95..	9.999	20.012	35.699	33.112	1.196.119	1.270.561	332.433	402.394
94..	9.893	20.000	35.492	33.018	1.205.169	1.278.078	301.753	352.488

Y compris les locomotives en service dans les gares et machines diverses.
— fourgons divers.
Pour les locomotives, il y en avait, en 1895, 30.065, et, en 1894, 29.239 munies de freins continus.
— — 6.462, — 5.133 possédant des accouplements
atiques.

D. — Parcours, fréquentation et chargement des trains.

ICES	PARCOURS DES TRAINS			NOMBRE MOYEN DE	
	de voyageurs	de marchandises	total	voyageurs par train	tonnes de marchandises par train
	milliers de km.	milliers de km.	milliers de km.		
5.......	510.963	722.910	1.233.873	38	172
4.......	525.344	718.913	1.244.257	44	163

E. — Mouvement des voyageurs et des marchandises.

EXERCICES	NOMBRE DE VOYAGEURS		NOMBRE DE TONNES DE MARCHANDISES		PARCOURS MOY[ENS]	
	à toute distance	à un kilomètre	à toute distance	à un kilomètre	d'un voyageur	d'une [illegible]
	milliers	milliers	milliers	milliers	km.	km.
1894-95.....	507.421	19.611.210	631.962	139.3 1.989	39	[illegible]
1893-94.....	540.688	22.991.717	578.835	131.347.897	43	[illegible]

F. — Recettes brutes de l'exploitation.

EXERCICES	VOYAGEURS (1)	TRANSPORTS postaux et messageries	MARCHANDISES (1)	RECETTES totales de l'exploitation proprement dite (2)	RECETTES annexes (3)	RECETTES totales par kilomètre exploité	[illegible] par kilo[mètre]
	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	francs	[illegible]
1894-95...	1.338.310	286.221	3.802.814	5.570.422	695.998	21.500	[illegible]
1893-94...	1.510.167	275.032	3.641.726	5.560.015	739.792	22.000	[illegible]

(1) Y compris les recettes accessoires de ce trafic.
(2) Y compris les recettes diverses et certaines recettes dont la répartition n'a pu être effectuée.
(3) Revenus de valeurs diverses, etc.

G. — Dépenses de l'exploitation.

EXERCICES	DÉPENSES DE L'EXPLOITATION (1)					DÉPENSES totales par train-kilomètre	[illegible] par ki[lomètre] ex[ploité]
	Entretien de la voie et des bâtiments	Entretien du matériel roulant	Traction	Dépenses générales	Total (2)		
	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	francs	[illegible]
1894-95..	745.796	589.427	2.233.352	185.998	3.759.230	3,05	[illegible]
1893-94..	744.205	584.796	2.043.577	413.214	3.788.725	3,04	[illegible]

(1) Les chiffres sont assez peu comparables en 1895 et 1894 en ce qui concerne les dépenses gé[nérales et] les dépenses de la traction, de nouvelles classifications ayant été adoptées en 1895.
(2) Y compris des recettes dont la répartition n'a pu être effectuée

H. — Résultats financiers de l'exploitation.

Exercices	Recettes brutes de l'exploitation	Dépenses de l'exploitation	Excédent des recettes sur les dépenses	Rapport 0/0 des dépenses aux recettes	Rapport 0/0 des recettes nettes de l'exploitation au capital d'établissement	Charges fixes du capital (intérêts, etc.)	Dividendes distribués (1)
	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs			milliers de francs	milliers de francs
894-95..	6.256.420	3.759.230	2.497.190	60,0	4,40	2.206.509	445.283
893-94..	6.299.807	3.788.725	2.511.082	60,1	4,50	2.222.261	526.324

(1) Pendant les deux exercices les dividendes ont excédé le disponible réel.

I. — Accidents.

Exercices	Agents des compagnies		Voyageurs		Autres personnes		Total	
	tués (1)	blessés (2)	tués	blessés	tuées	blessées	tués	blessés
94-95......	1.811	25.696	170	2.375	4.155	5.677	6.136	33.748
93-94......	1.823	23.422	324	3.034	4.300	543	6.447	31.889

(1) 433 agents en service pour 1 tué.
(2) 31 — blessé.

(N° 42)

NOUVELLE-ZÉLANDE.

RÉSULTATS GÉNÉRAUX DE L'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER PENDANT LES EXERCICES 1895-96 ET 1894-95 (*).

A. — LONGUEURS. — DÉPENSES D'ÉTABLISSEMENT. — PARCOURS DES TRAINS (1).

EXERCICES	LONGUEURS ouvertes à l'exploitation au 31 mars	DÉPENSES D'ÉTABLISSEMENT		PARCOURS KILOMÉTRIQUE DES LOCOMOTIVES		
		totales	par kilomètre exploité	trains ordinaires	manœuvres des gares, etc.	total
	km.	francs	francs	km.	km.	km.
1895-96...	3.241	389.495	120.000	5.321.327	1.511.469	6.832.[illegible]
1894-95...	3.207	387.653	121.000	5.183.587	1.471.366	6.654.[illegible]

(1) Les conversions sont faites à raison de 1.609 mètres au mille, de 25 fr. 25 à la livre sterling et 1.016 kilogrammes à la tonne.

B. — EFFECTIF DU MATÉRIEL ROULANT AU 31 MARS 1896.

Matériel de la grande vitesse	Wag.-salons et voitures de 1re classe.	70
	Voitures mixtes....................	303
	Voitures de 2e classe................	136
	Fourgons (comptés globalement avec ceux de la petite vitesse).........	—
	Total...........	509
Matériel de la petite vitesse	Fourgons.........................	201
	Wagons divers à marchandises.....	8.322
	Total...........	8.523
Total général des voitures et wagons....................		9.032
Locomotives..		270

(*) L'exercice finit au 31 mars. — D'après la publication « New Zealand-Railways ». Gr. in-8° avec graphiques et carte.

C. — Mouvement des voyageurs et des marchandises.

...ices	Nombre de voyageurs à toute distance			Nombre de tonnes de marchandises à toute distance		
	1re classe	2e classe	Nombre de cartes d'abonnement	Marchandises à la tonne	Marchandises comptées par tête ou par pièce	Total (1)
				tonnes	têtes	tonnes
...-96...	768.927	3.393.499	36.233	2.121.203	1.933.402	2.210.757
...-95...	757.071	3.148.507	28.623	2.081.165	1.604.808	2.157.314

(1) Y compris, après réduction en poids, les marchandises comptées par tête.

D. — Recettes brutes de l'exploitation.

...ices	Voyageurs	Accessoires de la grande vitesse	Marchandises	Accessoires de la petite vitesse	Recettes totales de la petite vitesse	Recettes totales (1)	Recettes totales par kilomètre exploité
	francs	francs	francs	francs	francs	francs	francs
...6..	9.828.158	1.382.058	17.627.378	466.241	18.661.517	29.871.733	9.216
...5..	9.724.987	1.092.542	17.264.081	435.941	18.241.408	29.058.937	9.061

(1) Y compris les recettes diverses, intérêts de fonds, etc.

E. — Dépenses et résultats financiers de l'exploitation.

...ices	Entretien de la voie et des bâtiments	Traction	Entretien du matériel roulant	Trafic	Total (1)	Dépenses par kilomètre exploité	Excédent des recettes sur les dépenses	Rapport °/o des dépenses aux recettes
	francs	francs	francs	francs	francs	francs	francs	
...6.....	7.135.473	4.688.117	1.380.973	5.233.113	18.972.016	5.853	10.899.717	63,5
...5.....	6.886.104	4.437.864	1.286.462	5.091.435	18.487.040	5.764	10.571.897	63,6

(1) Y compris les dépenses générales et diverses.

F. — Accidents survenus en 1895-96.

	Voyageurs		Agents de la Compagnie		Autres personnes		Total	
	tués	blessés	tués	blessés	tuées	blessées	tués	blessés
Victimes du fait de l'exploitation.......	1	»	2	78	»	»	3	[illegible]
Victimes de leur propre faute ou imprudence..............................	»	13	3	35	2	5	5	[illegible]
Totaux....................	1	13	5	113	2	5	8	[illegible]

PERSONNEL.

(N° 43)

I. — INGÉNIEURS.

1° RETRAITE.

	Date d'exécution.
M. **Pernot** (Just), Sous-Ingénieur..............	9 février 1898

M. **Pernot** est d'ailleurs maintenu en fonctions jusqu'au 1er juin 1898.

2° DÉCISIONS DIVERSES.

Arrêté du 19 *janvier* 1898. — M. **Garreta**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, à Dieppe, est chargé, à la résidence de Bayonne, des services ci-après désignés, en remplacement de M. **Belleville**, précédemment appelé à la résidence de Rouen :

1° Service maritime des départements des Landes et des Basses-Pyrénées ;

2° Chemin de fer de Bayonne à Saint-Jean-Pied-de-Port, avec embranchement d'Ossès à Saint-Étienne-de-Baïgorry (études et travaux d'infrastructure, contrôle des travaux de superstructure), — raccordement des lignes de Bordeaux à la frontière d'Espagne et de Bayonne à Saint-Jean-Pied-de-Port avec les quais des Allées marines, à Bayonne (études) ;

3° Service hydrométrique du bassin de l'Adour (5e section).

M. **Garreta** remplira les fonctions d'Ingénieur en Chef.

Idem. — M. **Baldy**, Ingénieur en Chef de 2e classe, chargé du service ordinaire du département du Gers, est chargé du service ordinaire et maritime du département des Pyrénées-Orientales

et du service des chemins de fer ci-après désignés, en remplacement de M. **Reynès**, admis à faire valoir ses droits à la retraite, savoir :

Lignes d'Elne à Arles-sur-Tech, de Prades à Olette, Quillan à Rivesaltes, — section comprise entre la limite des départements de l'Aude et des Pyrénées-Orientales et Rivesaltes.

Arrêté du 19 *janvier* 1898. — M. **Cornac**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, faisant fonctions d'Ingénieur en Chef à Montauban, est chargé du service ordinaire du département du Gers et du service hydrométrique des bassins de la Save, du Gers et de la Baïse et du bassin de l'Adour, — 2e section, en remplacement de M. **Baldy**.

M. **Cornac** continuera de remplir les fonctions d'Ingénieur en Chef.

Idem. — M. **Le Secq Destournelles**, Ingénieur en Chef de 2e classe à Tulle, est chargé des services ci-après désignés, en remplacement de M. **Cornac**, savoir :

1° Service ordinaire du département de Tarn-et-Garonne ;

2° Service de la navigation du Tarn ;

3° Service hydrométrique du bassin du Tarn.

Idem. — M. **Bresse**, Ingénieur ordinaire de 1re classe à Paris, est chargé du service ordinaire du département de la Corrèze, en remplacement de M. **Le Secq Destournelles**.

M. **Bresse** remplira les fonctions d'Ingénieur en Chef.

Idem. — M. **Charron** (Charles), Sous-Ingénieur, chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Tulle, est chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Figeac et du 4e arrondissement du service hydrométrique du bassin du Lot, en remplacement de M. **Maret**.

Idem. — M. **Maret** (Antoine), Conducteur de 1re classe, faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire à Figeac, est chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Tulle, en remplacement de M. **Charron**.

M. **Maret** continuera de remplir les fonctions d'Ingénieur ordinaire.

Idem. — Le canton de Contes est distrait de l'arrondissement du Sud-Est du service ordinaire du département des Alpes-Maritimes (M. **Bourgougnon**, Ingénieur ordinaire à Nice) et rattaché

à l'arrondissement du Nord-Est (M. **Arnaud**, Ingénieur ordinaire à Nice).

Arrêté du 21 janvier 1898. — M. **Bellom**, Inspecteur Général de 1re classe, Membre de la Commission des routes nationales, est nommé Président de cette Commission, en remplacement de M. **Delocre**, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Idem. — M. **Salva**, Inspecteur Général de 1re classe, Membre de la Commission des formules, est nommé Président de cette Commission, en remplacement de M. **Brosselin**, nommé Vice-Président du Conseil Général des Ponts et Chaussées.

Décision du 26 janvier. — M. **Hémardinquer**, Ingénieur ordinaire de 1re classe à Nancy, est chargé de l'intérim de l'arrondissement du Nord du service ordinaire du département de Meurthe-et-Moselle, jusqu'à la désignation du successeur de M. **Eymar.**

Arrêté du 3 février. — M. **Parlier**, Inspecteur Général de 2e classe, est chargé du 10e arrondissement d'Inspection générale, en remplacement de M. **Eyriaud-Desvergnes**, nommé Inspecteur Général de 1re classe.

La mission spéciale ayant pour objet l'étude de la marche des alluvions le long des côtes de l'Aude et de l'Hérault et, en particulier, de la provenance et de la nature du sable de Leucate, précédemment confiée à M. **Parlier**, prend fin.

Idem. — La limite séparative des deux arrondissements d'Ingénieur ordinaire entre lesquels est réparti le service du canal du Centre, est reportée du pont de Saint-Léger-sur-Dheune (cote kilométrique 32,800) au pont de la Fontaine-Beaunoise (cote kilométrique 23,500).

Décision du 3 février. — Les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines attachés temporairement à leur sortie des Écoles aux secrétariats des Conseils généraux des Ponts et Chaussées et des Mines, seront en outre chargés d'une mission au réseau de l'État (Service du matériel et de la traction).

Arrêté du 4 février. — Le 4e arrondissement du service du Contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer d'Orléans confié à M. **Nouailhac**, Ingénieur ordinaire à Périgueux, est

confié à M. **Mesnager**, Ingénieur ordinaire à la même résidence, qui conservera d'ailleurs ses attributions actuelles.

Décret du 5 *février* 1898. — M. **Brosselin**, Inspecteur Général de 1re classe, est nommé Membre de la Commission mixte des Travaux publics, en remplacement de M. **Delocre**, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Idem. — M. **Holtz**, Inspecteur Général de 1re classe, est nommé Membre du Comité consultatif des chemins de fer, en remplacement de M. **Delocre**, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Arrêté du 5 *février.* — La limite séparative des deux arrondissements d'Ingénieur ordinaire entre lesquels est réparti le service des études du chemin de fer d'Étampes à la ligne d'Argent à Beaune-la-Rolande (M. **Renardier**, Ingénieur en Chef à Orléans), est reportée de Sermaises à la limite des départements de Seine-et-Oise et du Loiret.

Ces deux arrondissements sont dès lors ainsi constitués :

1er *Arrondissement :*

Section d'Etampes à la limite des départements de Seine-et-Oise et du Loiret (M. **Regimbeau**, Ingénieur ordinaire de 1re classe à Paris).

2e *Arrondissement :*

Section de la limite des départements de Seine-et-Oise et du Loiret à Beaune-la-Rolande (M. **Liévin**, Ingénieur ordinaire de 1re classe à Pithiviers).

Arrêté du 11 *février.* — M. **Lion** (Louis), Ingénieur ordinaire de 1re classe, Secrétaire-adjoint de la Commission des Formules, est nommé Secrétaire de ladite Commission, en remplacement de M. **Le Chatelier**, relevé, sur sa demande, de ces fonctions.

L'emploi de Secrétaire adjoint de la Commission des Formules, institué par Arrêté du 5 avril 1894, est supprimé.

Décision du 12 *février.* — Le Service du Contrôle de l'exploitation des Sections des lignes de Pamiers à Limoux et de Lavelanet à Bram, comprises entre Mirepoix et Belvèze, d'une part ; Belvèze et Bram, d'autre part, est rattaché, savoir :

1° Pour le contrôle de la voie et des bâtiments :

Au 2e arrondissement d'Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Toulouse ;

2° Pour le contrôle de l'exploitation technique :

Au 2e arrondissement d'Ingénieur ordinaire des Mines, à Toulouse ;

3° Pour le contrôle de l'exploitation commerciale :

A la 3e circonscription d'Inspecteur particulier à Béziers ;

4° Pour la surveillance administrative :

Au commissariat de Carcassonne.

II. — CONDUCTEURS.

1° NOMINATIONS.

Sont nommés Conducteurs de 4e classe les candidats déclarés admissibles dont les noms suivent :

3 février 1898. — M. **Betz** (Julien), Commis, Concours de 1893, — n° 91, Vosges, service ordinaire.

Idem. — M. **Musset** (Jean), Commis, Concours de 1894, — n° 22, Haute-Garonne, services du Contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer d'Orléans et du Midi.

4 février. — M. **Noguès** (Jean), Commis, Concours de 1895, — n° 25, Jura, service ordinaire.

7 février. — M. **Brillet** (Adrien), Commis, Concours de 1895, — n° 97, Jura, service ordinaire.

2° AVANCEMENTS.

3 février 1898. — Sont élevés à la 1re classe de leur grade les Conducteurs de 2e classe ci-après désignés :

MM. **Dubernard** (Amédée), Gard, service de chemins de fer de M. **Le Cornec** ;

Balmadier (Jules), Lozère, service de chemins de fer de M. **Soulié** ;

Muylaert (Eugène), Nord, service ordinaire et voies navigables.

3 *février* 1898. — Sont élevés à la 3e classe de leur grade les Conducteurs de 4e classe ci-après désignés :

MM. **Charles** (Pierre), Seine, détaché au service municipal de la Ville de Paris ;

Bliez (Léonce), Seine-et-Oise, service de chemins de fer de M. **Renardier.**

Idem. — M. **Hervé** (Paul), Conducteur de 4e classe, détaché au service municipal de la Ville de Paris, est élevé à la 3e classe de son grade.

3° SERVICES DÉTACHÉS.

20 *janvier* 1898. — M. **Lerin** (Émile), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Côte-d'Or, au service du canal de Bourgogne, passe dans le département d'Alger, au service ordinaire de la circonscription de l'Ouest.

Il est placé dans la situation de service détaché.

3 *février.* — M. **Bouisset** (Jean), Conducteur de 2e classe, précédemment mis en congé renouvelable, est autorisé à conserver ses fonctions de Receveur municipal de la Ville de Saint-Affrique.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

Idem. — M. **Mayer** (Léonce), Conducteur de 3e classe, en congé sans traitement pour affaires personnelles, est remis en activité et autorisé à accepter les fonctions d'Architecte-voyer de la Ville de Châteaudun.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

Idem. — M. **Carboni** (Ignace), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de la Corse et au service du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer corses, est autorisé à accepter les fonctions d'Architecte départemental de la Corse.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

Idem. — M. **Laudié** (Jules), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département des Pyrénées-Orientales, au service des études et travaux du chemin de fer d'Elne à Arles-sur-Tech, est mis à la disposition du Ministre de l'Agriculture, pour être

employé au service de l'Hydraulique agricole du même département.

Il est placé dans la situation de service détaché.

3 *février* 1898. — M. **Louis** (Albert), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département des Vosges, au service du canal de l'Est — Branche Sud, est autorisé à accepter les fonctions de Directeur des travaux de la Ville de Remiremont.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

14 *février*. — M. **Bouqueton** (Paul), Conducteur de 2e classe, détaché au service du Congo français et remis à la disposition du Ministère des Travaux publics par le Département des Colonies, est attaché, dans le département de Constantine, au service ordinaire de la circonscription de Constantine.

Il est placé dans la situation de service détaché.

4° CONGÉS.

8 *janvier* 1898. — Un congé d'un an sans traitement est accordé pour affaires personnelles, aux Conducteurs dont les noms suivent et qui ne remplissent pas les conditions nécessaires pour être placés dans la situation de congé illimité.

MM. **Salvat** (Gibert), **Soulette** (Henry), Conducteurs de 1re classe;
Laurent (Nestor), Conducteur de 2e classe;
Berchet-Moguet, **Bousquet** (Louis), **Combacal** (Joseph), **Ducourt** (Julien), **Durand** (Albert), **Géraudal** (Charles), **Lannes** (Édouard), **Liébaert** (Émile), **Perret** (Auguste), **Tueur** (Jules), Conducteurs de 3e classe;
Moffre (Léonce), **Naulot** (Émile), Conducteurs de 4e classe.

3 *février*. — Un congé de six mois sans traitement est accordé pour affaires personnelles à M. **Lefebvre** (Victor), Conducteur de 4e classe, au service ordinaire du département de l'Oise.

7 *février* 1898. — Est rapporté l'Arrêté du 12 janvier 1898 par lequel M. **Perrineau** (Joseph), Conducteur de 4e classe, a été placé dans la situation de congé illimité et autorisé à rester, à la résidence de Calatayud, au service de la Société anonyme de construction de chemins de fer en Espagne.

Un congé d'un an sans traitement est accordé pour affaires personnelles à M. **Perrineau**.

25 *février*. — M. **Balland** (Edmond), Conducteur de 1re classe attaché, dans le département du Cher, au service de la 2e section de la navigation de la Loire, est mis en congé avec traitement entier, pour raisons de santé.

5° CONGÉS ILLIMITÉS.

3 *février* 1898. — M. **Laget** (Marc), Conducteur de 3e classe, précédemment mis en congé renouvelable et autorisé à entrer au service de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, en qualité de sous-chef de section à Chambéry, est placé dans la situation de congé illimité.

4 *février*. — M. **Odin** (Étienne), Conducteur de 1re classe, précédemment mis en congé renouvelable et autorisé à entrer au service de la Compagnie des Hauts-Fourneaux, Forges et Aciéries de la Marine et des Chemins de fer à Saint-Chamond, est placé dans la situation de congé illimité.

6° DISPONIBILITÉ.

20 *janvier* 1898. — M. **Decrooy** (Gustave), Conducteur de 3e classe, détaché, dans le département d'Alger, au service ordinaire de la circonscription de l'Ouest, est mis en disponibilité avec demi-traitement, pendant un an, pour raisons de santé.

3 *février*. — M. **Moly** (Célestin), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département de la Haute-Loire, est mis en disponibilité avec deux tiers de son traitement pour défaut d'emploi.

7° DÉMISSIONS.

3 *février* 1898. — Est acceptée la démission de M. **Buvat** (Jean-Baptiste), Conducteur de 3e classe, en congé sans traitement pour affaires personnelles.

Idem. — Est acceptée la démission de M. **Cogit** (Albert), Conducteur de 4e classe, en congé sans traitement pour affaires personnelles.

8° RETRAITES.

	Dates d'exécution.
M. **Plessier** (Léon), Conducteur de 1re classe, Oise, service de la navigation entre la Belgique et Paris.	16 fév. 1898
M. **Rigault** (Adrien), Conducteur principal, Loir-et-Cher, service ordinaire......................	1er mars 1898
M. **Chambaud** (Toussaint), Conducteur principal, Haute-Loire, service ordinaire..................	1er mars 1898
Il est d'ailleurs maintenu en fonctions jusqu'à la liquidation de sa pension de retraite.	
M. **Pozzy** (Félix), Conducteur principal détaché, dans le département de Constantine, au service ordinaire de la circonscription de Bône.........	1er mars 1898
M. **Etiévant** (Émile), Conducteur principal, en disponibilité pour raisons de santé..............	1er mars 1898
M. **Barre** (Paul), Conducteur principal, en disponibilité pour raisons de santé................	1er mars 1898
M. **Santelli** (Jean), Conducteur de 1re classe détaché, dans le département de Constantine, au service ordinaire de la circonscription de Bône..	1er mars 1898
M. **Darquey** (Jean), Conducteur de 2e classe (Gironde), service ordinaire....................	1er mars 1898
M. **Martin** (Jean), Conducteur de 2e classe (Seine-et-Oise), détaché au service vicinal.......	1er mars 1898

9° DÉCÈS.

	Dates du décès.
M. **Gueu** (Léger), Conducteur de 2e classe, en congé pour affaires personnelles................	23 déc. 1897
M. **Chateau** (Alfred), Conducteur de 2e classe (Yonne), service du canal du Nivernais..........	10 janv. 1898

	Date du décès.
M. **Doillon** (Léon), Conducteur de 2e classe (Jura), service ordinaire........................	10 janv. 1898
M. **Drilland** (Alphonse), Conducteur de 4e classe (Gironde), service ordinaire....................	18 janv. 1898
M. **Godfroy** (Placide), Conducteur de 1re classe (Meurthe-et-Moselle), service ordinaire.........	3 février 1898
M. **Martin** (Jacques), Conducteur principal (Puy-de-Dôme), service des études et travaux du chemin de fer de Laqueuille au Mont-Dore.........	12 fév. 1898

10° DÉCISIONS DIVERSES.

22 janvier 1898. — M. **Barets** (Joseph), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de Lot-et-Garonne, au service des études et travaux du chemin de fer de La Sauve à Eymet, passe au service ordinaire du département de la Gironde.

2 février. — M. **Mercier** (Charles), Conducteur de 1re classe, détaché au service municipal de la Ville de Firminy, est attaché au service ordinaire du département de la Loire.

3 février. — M. **Bonafos** (Honoré), Conducteur principal, détaché au service de l'Hydraulique agricole du département des Pyrénées-Orientales, est attaché au service ordinaire du même département.

Idem. — M. **George** (Léon), Conducteur de 2e classe, en disponibilité pour défaut d'emploi, est mis en retrait d'emploi sans traitement.

12 février. — M. **Ricaud** (Pierre), Conducteur de 4e classe, attaché, dans le département de la Gironde, au service des études et travaux du chemin de fer de La Sauve à Eymet, passe au service ordinaire du même département.

Idem. — M. **Maraval** (Antoine), Conducteur de 1re classe attaché, dans le département de l'Hérault, au service des études et travaux du chemin de fer de Mazamet à Bédarieux, passe au service ordinaire du même département.

Idem. — M. **Decahagne** (Vital), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de la Sarthe, au service des études et

travaux du chemin de fer de Thorigné à Courtalain, passe au service ordinaire du même département.

12 *février* 1898. — M. **Liban** (Jules), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département du Cher, au service de la 2e section de la navigation de la Loire, passe dans le département de l'Aisne, au service de la navigation entre la Belgique et Paris.

14 *février*. — M. **Maurice** (André), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de la Dordogne, au service des études et travaux du chemin de fer de Nontron à Sarlat, est attaché, en outre, au service des études et travaux du chemin de fer de Tulle à Argentat.

L'Éditeur-Gérant : Vve Ch. Dunod.

TOURS. — IMPRIMERIE DESLIS FRÈRES, 6, RUE GAMBETTA.

LOI.

(N° 44)

[24 janvier 1898]

Loi portant approbation d'une convention passée entre l'État et la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Est approuvée la convention provisoire passée, le 17 mai 1897, entre le Ministre des finances, le Ministre des travaux publics et la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Art. 2. — L'enregistrement de la convention annexée à la présente loi ne donnera lieu qu'à la perception du droit de 3 francs.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des député, sera exécutée comme loi de l'État.

ANNEXE.

CONVENTION PASSÉE ENTRE LES MINISTRES DES FINANCES ET DES TRAVAUX PUBLICS ET LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

L'an 1897 et le 17 mai,

Entre M. le Ministre des finances et M. le Ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État et sous réserve de l'approbation des présentes par une loi,

D'une part;

Et la société anonyme établie à Paris sous la dénomination de compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, repré-

sentée par M. Tirman, président du conseil d'administration, élisant domicile au siège de ladite société, à Paris, rue Saint-Lazare n° 88, et agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par délibération du conseil d'administration, en date du 14 mai 1897, et sous la réserve de l'approbation des présentes par l'assemblée générale des actionnaires dans le délai de trois mois au plus tard à dater de l'approbation des présentes par une loi,

D'autre part;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — La compagnie s'engage à rembourser par anticipation les avances de garanties qu'elle a reçues de l'État pour le nouveau réseau, avec les intérêts de 4 0/0, en compensant cette dette, jusqu'à due concurrence, avec les créances qu'elle a sur l'État, en raison de l'exécution des lignes du réseau 1883, dans les conditions fixées par l'article 3 ci-après.

Art. 2. — La dette de la compagnie en capital et intérêts est arrêtée au chiffre de 150.857.478 fr. 14.

Art. 3. — Pour se libérer de cette dette, la compagnie abandonne définitivement à l'État les sommes qu'elle lui a avancées, pour la construction du réseau de 1883, jusqu'à concurrence du capital correspondant à une annuité de 6 millions.

A cet effet, pendant soixante-deux ans à partir du 1er janvier 1897, une réduction de 6 millions sera apportée au montant des annuités que l'État doit verser à la compagnie en exécution de la convention du 26 mai 1883.

Art. 4. — Il est entendu qu'au cas où la compagnie procéderait à la conversion de ses emprunts, le bénéfice qui résultera de cette opération pour l'État, en ce qui concerne les annuités de 1883, sera calculé aussi bien sur le montant de l'annuité compensée par la présente convention que sur les annuités restant dues. Sur l'ensemble des annuités ainsi modifiées, il continuera d'être opéré, conformément à l'article précédent, une réduction invariable de 6 millions.

Art. 5. — Par dérogation aux dispositions de l'article 12, paragraphe 2, de la convention du 26 mai 1883, lorsque le produit net de l'exploitation, déduction faite des prélèvements autorisés, dépassera l'intérêt et l'amortissement garantis, l'excédent sera employé, tout d'abord à faire face au découvert de 6 millions qui se produira dans les comptes de la compagnie par suite de la réduction dans les versements du Trésor stipulée à l'article 3.

A défaut d'un excédent suffisant pour faire face à ce découvert, la compagnie pourra, pendant quinze ans à partir du 1er janvier 1897, y suppléer par une émission d'obligations dont les charges seront ajoutées aux prélèvements prévus par les articles 11 et 13 de la convention du 26 mai 1883.

Lorsqu'il y aura lieu d'appliquer les dispositions de la même convention relatives au partage des bénéfices, l'annuité de 6 millions fixée par

l'article 3 ci-dessus sera ajoutée aux prélèvements énoncés par l'article 13 de la convention du 26 mai 1883 et, par suite, le prélèvement de 60 millions visé par le paragraphe 3 dudit article sera réduit à 54 millions.

Art. 6. — Le règlement des arriérés de garantie du nouveau réseau concernant les années antérieures à 1896 se fera comme suit :

La compagnie conservera à titre de compensation partielle pour ces sommes, l'excédent libre de recettes qu'elle aurait dû verser à l'État pour l'exercice 1896;

Le surplus des arriérés, arrêté au chiffre de 4.500.000 francs, sera soldé au moyen des ressources propres de la compagnie, qui est autorisée à prélever chaque année sur le solde du compte unique d'exploitation les intérêts de cette somme calculés d'après le taux effectif des émissions d'obligations de l'année.

L'État et la compagnie renoncent réciproquement à toute réclamation au sujet des comptes de garantie, de remboursement ou de partage antérieurs à 1897.

Art. 7. — Si, dans un délai de trois ans à partir de l'approbation par une loi de la présente convention, un accord analogue à celui qui fait l'objet des articles ci-dessus stipulait en faveur d'une autre compagnie, soit un taux de conversion en annuités inférieur à celui qui résulte de la présente convention, soit un abaissement du taux d'intérêt de 4 0/0 sur le montant des avances de garantie, la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, à partir de l'application de ce nouvel accord, aurait droit, soit à une réduction correspondante de l'annuité de 6 millions visée à l'article 3, soit au bénéfice du nouveau taux d'intérêt sur les avances qu'elle pourrait être amenée à demander à l'État dans l'avenir, du chef de la garantie du nouveau réseau.

Art. 8. — La présente convention sera enregistrée au droit fixe de 3 francs.

Vu pour être annexé à la loi du 24 janvier 1898, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés.

Le Président de la République française,
FÉLIX FAURE.

DÉCRETS.

(N° 45)

[20 janvier 1897]

Décret du Président de la République française, portant ce qui suit:

Sont approuvés les travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest algérien, conformément au projet suivant:

Ligne de la Sénia à Aïn-Temouchent:

Construction d'une maison pour le logement de deux employés à la gare de la Sénia.

La dépense résultant de l'exécution de ce projet sera imputée sur le compte de 5.700.000 francs ouvert, conformément à l'article 5 de la convention du 16 mai 1885, approuvée par la loi du 16 juillet suivant, pour travaux complémentaires sur les lignes de Sainte-Barbe-du-Tlélat à Sidi-bel-Abbès, Sidi-bel-Abbès à Ras-el-Mà, la Sénia à Aïn-Temouchent et Tabia et Tlemcen, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte et sans que celles-ci puissent excéder 3.850 francs, y compris la majoration de 12 0/0 pour frais généraux et intérêts.

(N° 46)

[22 janvier 1897]

Décret du Président de la République française, portant ce qui suit:

Sont approuvés les travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, sur son réseau algérien, conformément au projet ci-après:

Ligne d'Alger à Oran :

Projet de remaniement des voies de marchandises de la gare de l'Agha, présenté, le 2 août 1895, avec un détail estimatif montant à 15.900 francs, y compris 12 0/0 pour frais généraux, intérêts et amortissement.

Les dépenses faites pour l'exécution de ce projet seront, après vérification par la commission des comptes, ajoutées, non seulement pour l'exercice du droit de partage des bénéfices et jusqu'à concurrence d'une somme de 15.900 francs, au compte général de premier établissement des lignes du réseau algérien, conformément à la convention du 1er mai 1863, approuvée par les loi et décret du 11 juin suivant, et à l'article 5 du décret du 20 septembre 1863.

(N° 47)

[24 janvier 1897]

Décret du Président de la République française, portant ce qui suit :

Sont approuvés les travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer du sud de la France, pour l'agrandissement des quais à marchandises de la station de Saint-André, sur la ligne de Digne à Saint-André et de la station de Rognette, sur la ligne de Draguignan à Meyrargues.

La dépense résultant de l'exécution desdits travaux sera imputée sur le compte de 5.700.000 francs prévu à l'article 6 de la convention du 1er décembre 1894, approuvée par la loi du 26 juillet 1895, pour travaux complémentaires sur l'ensemble du réseau d'intérêt général concédé à la compagnie du sud de la France, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte, et sans que celles-ci puissent dépasser le maximum de 5.000 francs pour la station de Rognette et de 4.500 francs pour la station de Saint-André.

(N° 48)

[22 février 1897]

Décret du Président de la République française, portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique, conformément aux dispositions des avant-projets dressés par les ingénieurs du département de la Charente-Inférieure, les travaux à exécuter pour l'établissement d'un pont à transbordeur sur la Charente, à Martrou, la création des voies d'accès à ce pont (route départementale n° 1 de la Charente-Inférieure) et l'abaissement de la butte de Martrou sur la même route ;

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de cette entreprise, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

3° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux n'ont pas été accomplies dans le délai de cinq ans, à dater du présent décret.

(N° 49)

[22 février 1897]

Décret du Président de la République française, portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de rectification de la route départementale n° 25 de la Haute-Garonne, de Martres à Nailloux, entre les points 36^{km},130 et 16^{km},502, au droit du moulin à vent, dit de *Saint-Julien* (commune de Gaillac-Toulza), à exécuter suivant la direction indiquée par les lignes rouges du plan visé par l'agent voyer en chef, le 3 août 1894, lequel plan restera annexé au présent décret ;

2° Il est pris acte de l'engagement souscrit par le conseil municipal de Gaillac-Toulza, dans sa délibération du 5 mars 1895.

Il est pris acte, en outre, de l'engagement souscrit par le conseil général de la Haute-Garonne, dans sa délibération du 15 avril 1896, aux termes duquel la partie de route délaissée sera conservée à la circulation à titre de chemin rural;

3° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de cette entreprise en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

4° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux n'ont pas été accomplies dans le délai de cinq ans, à dater du présent décret.

(N° 50)

[19 mars 1897]

Décret du Président de la République française, portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter, pour l'établissement d'un raccordement à Saint-Ouen-l'Aumône, entre les lignes de Paris, à Dieppe, par Pontoise, et de Paris à la frontière belge, par Lille et Valenciennes, conformément aux indications du plan général produit par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest, le 9 août 1894, lequel restera annexé au présent décret, étant entendu que les dispositions prévues seront complétées par une liaison directe, vers Pierrelaye, entre le raccordement lui-même et la ligne de Pontoise à Paris;

2° Pour l'expropriation des terrains nécessaires à l'exécution des travaux, la compagnie des chemins de fer de l'Ouest est substituée aux droits comme aux obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841 ;

3° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux ne sont pas accomplies dans un délai de trois ans, à dater de la promulgation du présent décret.

(N° 51)

[23 mars 1897]

Décret du Président de la République française, portant ce qui suit:

1° Il est alloué au département de la Lozère, pour complément du subside de l'État dans le paiement des intérêts échus ou à échoir sur le principal des acquisitions de terrains qu'a nécessitées la construction de la route nationale n° 107 *bis* entre Florac et la limite du département du Gard, une somme de 1.435 fr. 27, qui ne pourra, en aucun cas, être dépassée et qui clôt définitivement la participation du Trésor auxdites acquisitions;

2° L'article 1er du décret du 25 avril 1896, portant classement de ladite route, est modifié en ce qu'il a de contraire aux dispositions du présent décret;

3° Ladite subvention de 1.435 fr. 27 sera prélevée sur les crédits inscrits annuellement à la deuxième section du budget du ministère des travaux publics pour les lacunes des routes nationales.

(N° 52)

[23 mars 1897]

Décret du Président de la République française, portant ce qui suit:

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de rectification de la route nationale n° 43, au nord et au sud de la ville d'Aire (Pas-de-Calais), conformément à la direction indiquée par une teinte rouge et violette sur le plan général visé par l'ingénieur en chef, le 9 mai 1896, lequel plan restera annexé au présent décret.

L'ancienne direction de la route sera déclassée et remise à la ville d'Aire, du jour où la nouvelle route aura été livrée à la circulation sur tout son parcours;

2° Il est pris acte de l'engagement souscrit par le conseil municipal d'Aire, dans sa délibération du 29 mai 1896;

3° La dépense à la charge de l'État, évaluée à 69.100 francs, sera imputée sur les fonds inscrits annuellement au budget du ministère des travaux publics pour les rectifications des routes nationales;

4° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution des travaux en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

5° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux n'ont pas été accomplies dans le délai de cinq ans à dater du présent décret.

(N° 53)

[26 mars 1897]

Décret du Président de la République française, portant ce qui suit:

1° Est autorisée la réfection de la suspension et du tablier du pont suspendu sur lequel la route nationale n° 9 franchit le Tech, au Boulou (Pyrénées-Orientales), conformément aux dispositions du projet dressé par les ingénieurs, les 9 février-26 mars 1896;

2° La dépense, évaluée à 165.000 francs, sera imputée sur les fonds inscrits annuellement au budget du ministère des travaux publics pour la construction des ponts dépendant des routes nationales.

(N° 54)

[27 mars 1897]

Décret du Président de la République française, portant ce qui suit:

Est et demeure affecté au service des ponts et chaussées, pour la création d'une pépinière destinée au service de la route nationale n° 100, un terrain de 12 ares 27 centiares situé le long de ladite route, à la hauteur du village des Beaumettes (Vaucluse), abandonné par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, à la suite de la construction de la voie ferrée de Cavaillon à Apt, et remis à l'administration des domaines.

(N° 55)

[28 juin 1897]

Décret du Président de la République française, portant ce qui suit :

Sont approuvés les travaux à exécuter et les dépenses à faire par la compagnie des chemins de fer de Bône-Guelma et prolongements pour :

1° La substitution d'un pont tournant de 6 mètres de diamètre à une plaque tournante de 4 mètres, dans chacune des gares de Soukaras, Clairfontaine et Tébessa, sur la ligne de Soukaras à Tébessa, conformément au projet présenté les 12 juillet 1895 et 9 octobre 1896;

2° Pour la rectification du profil en long de la même ligne, entre les points 740 + 76 et 761 + 31, d'une part, et 963 + 50 et 975 + 26, d'autre part, conformément au projet présenté les 2 août 1895 et 9 octobre 1896.

La plus-value des ouvrages nouveaux par rapport aux ouvrages supprimés ou remplacés sera imputée sur le compte de 2.000.000, ouvert, conformément à l'article 6 de la convention

du 23 mai 1885, approuvée par la loi du 28 juillet suivant, pour travaux complémentaires, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte et dans la limite :

1° D'un maximum de 15.807 fr. 46, y compris une majoration de 10 0/0 pour frais généraux et intérêts, pour les ponts tournants;

2° D'un maximum de 18.507 fr. 39, y compris une majoration de 10 0/0 pour frais généraux et intérêts, pour les rectifications du profil en long.

(N° 56)

[17 août 1897]

Décret autorisant la Chambre de commerce de Honfleur à établir et à administrer un service de remorquage au port de Honfleur.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — La Chambre de commerce de Honfleur est autorisée à établir et à administrer, au port de ladite ville, un service de remorquage par bateaux à vapeur.

Art. 2. — Ce service sera rattaché à celui de l'outillage public établi et administré par la Chambre de commerce de Honfleur, en vertu des décrets des 28 août 1888 et 27 janvier 1893.

L'ensemble dudit outillage sera désormais régi par le cahier des charges annexé au présent décret, lequel sera substitué au cahier des charges joint au décret susvisé du 27 janvier 1893.

Installation d'outillage sur les quais des ports maritimes de commerce.

PORT DE HONFLEUR.

CAHIER DES CHARGES (*).

. . . .

(N° 57)

[3 septembre 1897]

Décret déclarant d'utilité publique le chemin de fer reliant les mines de fer de Moulaine et d'Herserange aux usines de Mont-Saint-Martin et de Moulaine.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique le chemin de fer reliant les mines de fer de Moulaine et d'Herserange aux usines de Mont-Saint-Martin et de Moulaine.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme non avenue si les expropriations nécessaires à l'établissement dudit chemin de fer ne sont pas accomplies dans le délai de dix-huit mois à partir du présent décret.

Art. 2. — La société des aciéries de Longwy est autorisée à construire ce chemin de fer à ses frais, risques et périls, suivant le tracé indiqué au plan susvisé et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges également ci-dessus visé.

(*) Pour le *Cahier des charges*, voir *Ann.* 1888, p. 512 ; et *Journal officiel* du 18 septembre 1897.

Les susdits plan et cahier des charges resteront annexés au présent décret.

CAHIER DES CHARGES (*)

DU CHEMIN DE FER DE LA SOCIÉTÉ DES ACIÉRIES DE LONGWY, RELIANT LES USINES DE MONT-SAINT-MARTIN ET DE MOULAINE AUX MINES D'HERSERANGE ET DE MOULAINE.

. . . .

(N° 58)

[5 septembre 1897]

Décret portant règlement général de la pêche fluviale.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre de l'agriculture et du Ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Les époques pendant lesquelles la pêche est interdite en vue de protéger la reproduction du poisson sont fixées comme il suit :

1° Du 30 septembre exclusivement au 10 janvier inclusivement, est interdite la pêche du saumon ;

2° Du 20 octobre exclusivement au 31 janvier inclusivement, est interdite la pêche de la truite et de l'ombre-chevalier ;

3° Du 15 novembre exclusivement au 31 décembre inclusivement, est interdite la pêche du lavaret ;

4° Du lundi qui suit le 15 avril inclusivement au dimanche qui suit le 15 juin exclusivement, est interdite la pêche de tous les autres poissons et de l'écrevisse. Si le lundi qui suit le 15 avril est un jour férié, l'interdiction est retardée de vingt-quatre heures.

Les interdictions prononcées dans les paragraphes précédents

(*) Pour le *Cahier des charges*, voir *Ann.* 1888, p. 454 ; et *Journal officiel* du 24 septembre 1897.

s'appliquent à tous les procédés de pêche, même à la ligne flottante tenue à la main.

Art. 2. — Les préfets peuvent, par des articles rendus après avoir pris l'avis des conseils généraux, soit pour tout le département, soit pour certaines parties du département, soit pour certains cours d'eau déterminés :

1° Interdire exceptionnellement la pêche de toutes les espèces de poissons pendant l'une ou l'autre période, lorsque cette interdiction est nécessaire pour protéger les espèces prédominantes;

2° Augmenter pour certains poissons désignés la durée desdites périodes, sous la condition que les périodes ainsi modifiées comprennent la totalité de l'intervalle de temps fixé par l'article 1er;

3° Excepter de la quatrième période la pêche de l'alose, de l'anguille et de la lamproie, ainsi que des autres poissons vivant alternativement dans les eaux douces et les eaux salées;

4° Fixer une période d'interdiction pour la pêche de la grenouille.

Art. 3. — Des publications seront faites dans les communes dix jours au moins avant le début de chaque période d'interdiction de la pêche pour rappeler les dates du commencement et de la fin de ces périodes.

Art. 4. — Quiconque, pendant la période d'interdiction, transporte ou débite des poissons dont la pêche est prohibée, mais qui proviennent des étangs et réservoirs, est tenu de justifier de l'origine de ces poissons.

Art. 5. — Les poissons saisis et vendus aux enchères, conformément à l'article 42 de la loi du 15 avril 1829, ne peuvent être exposés de nouveau en vente.

Art. 6. — La pêche n'est permise que depuis le lever jusqu'au coucher du soleil.

Toutefois la pêche de l'anguille, de la lamproie et de l'écrevisse peut être autorisée après le coucher et avant le lever du soleil dans les cours d'eau désignés et aux heures fixées par des arrêtés préfectoraux, rendus après avis des conseils généraux. Ces arrêtés déterminent, pour l'anguille, la lamproie et l'écrevisse, la nature et les dimensions des engins dont l'emploi est autorisé.

La pêche du saumon et de l'alose peut être autorisée par des arrêtés préfectoraux, rendus après avis des conseils généraux, pendant deux heures au plus après le coucher du soleil et deux heures au plus avant son lever, dans certains emplacements des fleuves et rivières navigables spécialement désignés.

Art. 7. — Le séjour dans l'eau des filets et engins ayant les dimensions réglementaires est permis à toute heure, sous la condition qu'ils ne peuvent être placés et relevés que depuis le lever jusqu'au coucher du soleil.

Art. 8. — Les dimensions au-dessous desquelles les poissons et écrevisses ne peuvent être pêchés, même à la ligne flottante, et doivent être rejetés à l'eau, sont déterminées comme il suit pour les diverses espèces :

1° Les saumons, 40 centimètres de longueur : Cette prescription s'applique indistinctement à tous les sujets de l'espèce n'ayant pas la dimension ci-dessus fixée, quels que soient, d'ailleurs, les différents noms dont on les désigne suivant les localités : tacous, tocaux, glezys, guimoisons, cadets, argeuls, castillons, reneyss, etc. ;

2° Les anguilles, 25 centimètres de longueur ;

3° Les truites, ombres-chevaliers, ombres communs, carpes, brochets, barbeaux, brèmes, meuniers, aloses, perches, gardons, tanches, lottes, lamproies et lavarets, 14 centimètres de longueur ;

4° Les soles, plies et flets, 10 centimètres de longueur ;

5° Les écrevisses à pattes rouges, 8 centimètres de longueur ; celles à pattes blanches, 6 centimètres de longueur.

La longueur des poissons ci-dessus mentionnés est mesurée de l'œil à la naissance de la queue ; celle de l'écrevisse, de l'œil à l'extrémité de la queue déployée.

Art. 9. — Les mailles des filets mesurées de chaque côté, après leur séjour dans l'eau et l'espacement des verges, bires, nasses et autres engins employés à la pêche des poissons, doivent avoir les dimensions suivantes :

1° Pour les saumons, 40 millimètres au moins ;

2° Pour les grandes espèces autres que le saumon et pour l'écrevisse, 17 millimètres au moins ;

3° Pour les petites espèces, telles que goujons, loches, vérons, ablettes et autres, 10 millimètres.

La mesure des mailles et l'espacement des verges sont pris avec une tolérance d'un dixième.

Il est interdit d'employer simultanément à la pêche des engins de catégorie différente.

Art. 10. — Les préfets peuvent, sur l'avis des conseils généraux, prendre des arrêtés pour réduire les dimensions des mailles des filets et l'espacement des verges des engins employés uniquement à la pêche de l'anguille, de la lamproie et de l'écrevisse. Les

filets et engins à mailles ainsi réduites ne peuvent être employés que dans les emplacements déterminés par ces arrêtés.

Les préfets peuvent aussi, sur l'avis des conseils généraux, déterminer les emplacements limités en dehors desquels l'usage des filets à mailles de 10 millimètres n'est pas permis.

Art. 11. — Les filets fixes ou mobiles et les engins de toute nature ne peuvent excéder en longueur et en largeur les deux tiers de la largeur mouillée des cours d'eau dans les emplacements où on les emploie.

Plusieurs filets ou engins ne peuvent être employés simultanément sur la même rive ou sur deux rives opposées qu'à une distance au moins triple de leur développement.

Lorsqu'un ou plusieurs engins employés sont en partie fixes et en partie mobiles, les distances entre les parties fixées à demeure sur la même rive ou sur les rives opposées, doivent être au moins triples du développement total des parties fixes et mobiles mesurées bout à bout.

Art. 12. — Les filets fixes employés à la pêche doivent être retirés de l'eau et déposés à terre pendant trente-six heures de chaque semaine, du samedi à six heures du soir au lundi à six heures du matin.

Art. 13. — Sont prohibés tous les filets traînants, à l'exception du petit épervier jeté à la main et manœuvré par un seul homme.

Sont réputés traînants tous les filets coulés à fond au moyen de poids et promenés sous l'action d'une force quelconque.

Est pareillement prohibé l'emploi de lacets ou collets.

Toutefois des arrêtés préfectoraux, rendus après avis des conseils généraux, peuvent autoriser, à titre exceptionnel, l'emploi de certains filets traînants à mailles de 40 millimètres au moins pour la pêche d'espèces spécifiées, dans les parties profondes des lacs, des réservoirs de canaux et des fleuves et rivières navigables.

Ces arrêtés désignent spécialement les parties considérées comme profondes dans les lacs, réservoirs de canaux, fleuves et rivières navigables. Ils indiquent aussi les noms locaux des filets autorisés et les heures auxquelles leur manœuvre est permise.

Art. 14. — Il est interdit d'établir dans les cours d'eau des appareils ayant pour objet de rassembler le poisson dans des noues, boires, fossés ou mares dont il ne pourrait plus sortir, ou de le contraindre à passer par une issue garnie de pièges.

Art. 15. — Il est également interdit :

1° D'accoler aux écluses, barrages, chutes naturelles, pertuis

vannages, coursiers d'usines et échelles à poissons, des nasses, paniers et filets à demeure.

2° De pêcher avec tout autre engin que la ligne flottante tenue à la main, dans l'intérieur des écluses, barrages, pertuis, vannages, coursiers d'usines et passages ou échelles à poissons, ainsi qu'à une distance de 30 mètres en amont et en aval de ces ouvrages ;

3° De pêcher à la main, de troubler l'eau et de fouiller au moyen de perches sous les racines ou autres retraites fréquentées par le poisson ;

4° De se servir d'armes à feu, de poudre de mine, de dynamite ou de toute autre substance explosible.

Art. 16. — Les préfets peuvent, après avoir pris l'avis des conseils généraux, interdire en outre, par des arrêtés spéciaux, d'autres engins, procédés ou modes de pêche de nature à nuire au repeuplement des cours d'eau.

Ils déterminent, conformément au paragraphe 6 de l'article 26 de la loi du 15 avril 1829, les espèces de poissons avec lesquelles il est interdit d'appâter les hameçons, nasses, filets ou autres engins.

Art. 17. — Il est interdit de pêcher dans les parties des rivières, canaux ou cours d'eau dont le niveau serait accidentellement abaissé, soit pour y opérer des curages ou travaux quelconques, soit par suite de chômage des usines ou de la navigation.

Art. 18. — Sur la demande des adjudicataires de la pêche des cours d'eau navigables et flottables et sur la demande des propriétaires de la pêche des autres cours d'eau et canaux, les préfets peuvent autoriser, dans des emplacements déterminés et à des époques qui ne coïncideront pas avec les périodes d'interdiction, des manœuvres d'eau et des pêches extraordinaires pour détruire certaines espèces, dans le but d'en propager d'autres plus précieuses.

Ils peuvent également, en cas de vidange de biefs, sur la proposition faite, suivant les cas, par les ingénieurs ou par les fonctionnaires de l'administration des forêts, autoriser les fermiers ou les propriétaires du droit de pêche à se servir exceptionnellement d'engins n'ayant pas les dimensions réglementaires pour s'emparer du poisson menacé de périr.

Art. 19. — Des arrêtés préfectoraux, rendus sur les avis des conseils de salubrité et des ingénieurs ou des fonctionnaires de l'administration des forêts, déterminent :

1° La durée du rouissage du lin et du chanvre dans les cours

d'eau et les emplacements où cette opération peut être pratiquée avec le moins d'inconvénient pour le poisson ;

2° Les mesures à observer pour l'évacuation dans les cours d'eau des matières susceptibles de nuire au poisson et provenant des fabriques et autres établissements industriels quelconques.

Art. 20. — Il est institué, au ministère de l'agriculture, une commission de la pêche fluviale composée de neuf membres, savoir : un conseiller d'État en service ordinaire, président; quatre représentants du ministère de l'agriculture et quatre représentants du ministère des travaux publics.

Le président, en cas de partage, a voix prépondérante.

Les membres de cette commission sont nommés par décret pour une période de trois années.

Art. 21. — Les arrêtés pris par les préfets en vertu des articles 2, 6, 10, 13, 16 et 19 du présent décret ne sont exécutoires qu'après approbation donnée par les Ministres de l'agriculture et des travaux publics, chacun en ce qui le concerne, la commission de la pêche fluviale entendue.

Ces arrêtés ne sont valables que pour une année; ils peuvent être renouvelés.

A la fin de chaque année, les préfets adressent au Ministre de l'agriculture et au Ministre des travaux publics, chacun en ce qui le concerne, un relevé des autorisations accordées en vertu de l'article 18.

Art. 22. — Les articles du présent décret ne sont applicables ni au lac Léman ni à la Bidassoa, lesquels restent soumis aux lois et règlements qui les régissent spécialement.

Art. 23. — Sont abrogés les décrets des 10 août 1875 et 18 mai 1878, 27 décembre 1889, 9 avril 1892, et toutes autres dispositions contraires au présent décret.

Art. 24. — Le Ministre de l'agritulture et le Ministre des travaux publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* et inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 59)

[10 septembre 1897]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans la ville de Nantes, d'une ligne de tramways du Terminus des « Ponts » à la place de Pont-Rousseau.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Loire-Inférieure, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'une ligne de tramway à traction mécanique destinée au transport des voyageurs et éventuellement des marchandises entre le terminus de la ligne de tramway dite « des Ponts », à Nantes, et la place de Pont-Rousseau.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans le délai de deux ans à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — La ville de Nantes est autorisée à pourvoir à la construction et à l'exploitation de la ligne de tramway dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges annexé au décret précité du 17 septembre 1896.

Art. 3. — Est approuvé l'avenant à la convention du 27 août 1896, passé le 1er avril 1897 entre le maire de Nantes, au nom de la ville, et la Compagnie des tramways de Nantes, pour la rétrocession du tramway susmentionné.

Art. 4. — Il est interdit à la compagnie des tramways de Nantes, sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction ou l'exploitation des lignes de tramways qui lui sont rétrocédées, sans y avoir été préalablement autorisée par décret délibéré en conseil d'État.

(N° 60)

[16 septembre 1897]

Décret approuvant la substitution à la société nouvelle des tramways de Nice de la Compagnie des Tramways de Nice et du littoral comme rétrocessionnaire d'un réseau de tramways.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est approuvée la substitution à la société nouvelle des tramways de Nice de la compagnie des tramways de Nice et du littoral, comme rétrocessionnaire du réseau de tramways qui a fait l'objet des décrets susvisés.

(N° 61)

[16 septembre 1897]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département des Alpes-Maritimes, d'une ligne de tramways entre Cagnes et Menton.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics.

. . . .

Le conseil d'État entendu,
Décrète:

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département des Alpes-Maritimes, suivant les dispositions générales des plans ci-dessus visés, d'une ligne de tramways à traction mécanique entre Cagnes et Menton, destinée au transport des voyageurs et des messageries, avec embranchements de Nice à

Contes et au port de Nice, destinés au transport des voyageurs et des marchandises.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans le délai de cinq ans à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — Est approuvée la convention passée, le 9 septembre 1897, entre le Ministre des travaux publics, au nom de l'État, et la compagnie des tramways de Nice et du littoral, pour la construction et l'exploitation du réseau de tramways susmentionné, conformément aux conditions du cahier des charges annexé à cette convention.

Ladite convention, ainsi que le cahier des charges et les plans d'ensemble ci-dessus visés resteront annexés au présent décret.

Art. 3. — Il est interdit à la compagnie des tramways de Nice et du littoral, sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction ou l'exploitation des lignes de tramways qui lui sont concédées ou rétrocédées, sans y avoir été préalablement autorisée par décret délibéré en conseil d'État.

CONVENTION.

L'an 1897, et le 9 septembre,

Entre le Ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État et sous réserve de l'approbation des présentes par décret,

D'une part;

Et la compagnie des tramways de Nice et du littoral, société anonyme dont le siège social est à Paris, 16, rue de Grammont, représentée par son conseil d'administration, agissant au nom et pour le compte de ladite société en vertu des pouvoirs qui lui ont été donnés par la deuxième assemblée générale constitutive du 2 avril 1897 dont le procès-verbal est annexé aux présentes ; ledit conseil d'administration composé de MM. Paul Lenglet, Albert Tourtel et Léon d'Aoust : les deux premiers nommés par l'assemblée générale du 2 avril 1897, et le dernier, M. d'Aoust, désigné aux lieu et place de M. Léon Ulens, décédé, dans les conditions stipulées par l'article 18 des statuts, en vertu d'une délibération du conseil d'administration en date du 19 juin 1897, dont le procès-verbal est annexé aux présentes,

D'autre part;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le Ministre des travaux publics concède à la compagnie des tramways de Nice et du littoral, qui accepte, la construction et l'exploitation d'un tramway à traction mécanique, de Cagnes à Nice et à Menton, avec embranchements de Nice à Contes et au port de Nice, destiné au transport des voyageurs, des messageries et des marchandises, dans les conditions déterminées par le cahier des charges annexé à la présente convention.

Art. 2. — Le cahier des charges de la concession est d'ailleurs conforme au cahier des charges-type annexé au décret du 6 août 1881, sauf les modifications apportées aux articles 6, 11 et 23 (*).

Art. 3. — Les frais de timbre, d'enregistrement, d'expédition et autres auxquels pourra donner lieu la présente convention, seront supportés par la compagnie concessionnaire.

Fait double à Paris, les jour, mois et an que dessus.

(N° 62)

[16 septembre 1897]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'une ligne de tramways entre la ville de Belfort, ses faubourgs et la commune de Valdoie.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le territoire de Belfort, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'une ligne de tramways, à traction électrique, destinée au transport des voyageurs entre la ville de Belfort, ses faubourgs et la commune de Valdoie.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans le délai de deux ans à partir de la date du présent décret.

(*) Pour le *Cahier des charges*, voir *Ann.* 1882, p. 264 ; et *Journal officiel* du 22 septembre 1897.

Art. 2. — La ville de Belfort est autorisée à pourvoir à la construction et à l'exploitation de la ligne de tramway dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visés.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée, le 16 août 1897, entre le maire de Belfort, au nom de la ville, et M. Schad (Christ), pour la rétrocession du tramway susmentionné, conformément aux conditions du cahier des charges annexé à cette convention.

Ladite convention, ainsi que le cahier des charges et le plan d'ensemble ci-dessus visé, resteront annexés au présent décret.

CONVENTION.

Entre M. Schneider (Charles), maire de la ville de Belfort, agissant au nom des habitants de ladite ville et spécialement autorisé par le conseil municipal, suivant la délibération en date du 12 août 1897,

D'une part ;

Et M. Schad (Christ), entrepreneur de travaux, demeurant à Belfort,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — La ville de Belfort rétrocède à M. Schad, qui accepte, l'établissement et l'exploitation des lignes de tramways définis à l'article 2 du cahier des charges, lequel restera annexé au présent traité.

Art. 2. — M. Schad est assujetti envers la ville de Belfort à toutes les obligations qui ont été imposées à celle-ci par le cahier des charges annexé au décret de conçession, de même qu'il sera subrogé aux avantages résultant pour la ville de ce même cahier des charges.

Ce cahier des charges est conforme au cahier des charges-type annexé au décret du 6 août 1881, sauf modifications ou additions aux articles 3, 4, 5, 6, 10, 11, 12, 14, 15, 15 *bis*, 16, 17, 20, 23, 29 et 37, et suppression des articles 7, 24, 25, 26, 27, 30, 31, 32, 33, 34, 38 et 39 (*).

Art. 3. — La ville de Belfort se réserve le droit de demander ou d'accorder de nouvelles concessions de tramways ; mais il est expressément stipulé que M. Schad aura, à conditions égales, un droit de préférence pendant dix années à dater du décret déclaratif d'utilité publique. Un délai de trois mois lui sera accordé, après notification, pour formuler son acceptation ou son refus ; passé ce délai, il sera forclos du droit de préférence.

(*) Pour le *Cahier des charges*, voir *Ann.* 1882, p. 264 ; et *Journal officiel*, du 24 septembre 1897.

Art. 4. — Dans le cas où la ville viendrait à modifier dans les voies empruntées son système actuel d'empierrement ou de pavage, tous les frais qui en résulteraient, y compris le déplacement de la voie, resteraient à sa charge pour ce premier établissement. Il est expressément stipulé que, si, pour l'exécution de ces travaux ou de tous autres concédés par la ville, il devenait nécessaire de procéder au déplacement des voies ferrées, la ville réemploierait les vieux matériaux sans pouvoir être astreinte à de nouvelles fournitures, excepté pour ce qui concerne les pavés.

Art. 5. — Les achats ou locations d'immeubles particuliers pour l'établissement des tramways, ainsi que les travaux de remaniement de bordures et chaussées devant permettre l'établissement de la voie ferrée, seront à la charge de M. Schad.

Art. 6. — La ville de Belfort remettra à M. Schad les subventions qui seraient accordées par le département en compensation de l'entretien, sur le chemin de grande communication n° 4, des zones affectées au service de la voie ferrée.

Elle s'engage à lui payer pour l'entretien des zones empruntées à la voie urbaine la somme annuelle de 400 francs.

Art. 7. — La ville concédera à M. Schad la location gratuite des surfaces occupées par les bureaux d'attente et de contrôle, quand lesdits bureaux seront établis sur des terrains de la voie urbaine ou appartenant à la ville, mais à la condition que les agencements auront été reconnus par l'administration municipale en rapport avec les exigences de la circulation et en concordance harmonique avec les dispositions architecturales ou de perspective des lieux environnants et avec faculté pour la ville d'en demander le déplacement en cas d'urgence.

Il ne sera dû à la ville aucun droit de stationnement ni redevance pour voitures en activité.

Art. 8. — Tous les engins, matériaux et appareils nécessaires à la construction des tramways et à leur exploitation pendant la durée de la concession seront de provenance française. Le directeur et tout le personnel employé à la construction et à l'exploitation de la concession seront de nationalité française, sauf les cas exceptionnels, dont l'administration municipale restera seule juge.

Art. 9. — En cas d'infraction aux clauses du cahier des charges ou à celles du traité de rétrocession pour les délais relatifs à la présentation des projets d'exécution et à l'exécution des travaux, la ville sera en droit d'imposer au rétrocessionnaire une amende qui pourra s'élever à 20 francs par jour de retard, indépendamment des dommages et intérêts auxquels le rétrocessionnaire pourrait être condamné envers les tiers, s'il y a lieu.

Le montant des amendes ainsi encourues sera arrêté par M. l'administrateur du territoire de Belfort, le rétrocessionnaire entendu.

Art. 10. — Dans un délai de six mois à dater de la promulgation du décret de concession, M. Schad devra constituer une société anonyme

qui lui sera substituée comme rétrocessionnaire de la ligne. Cette substitution devra être approuvée par décret délibéré en conseil d'État, conformément à l'article 10 de la loi du 4 juin 1880.

Art. 11. — Avant la signature de l'acte de concession, le rétrocessionnaire déposera à la Caisse des dépôts et consignations une somme de 10.000 francs en numéraire ou en rente sur l'État calculée conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du Trésor, avec transfert, au profit de ladite caisse, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre. Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise. Les quatre cinquièmes en seront rendus au rétrocessionnaire par cinquièmes et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après l'expiration de la concession.

Art. 12. — Le rétrocessionnaire devra faire élection de domicile à Belfort. Dans le cas où il ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à lui adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat de la mairie de Belfort.

Fait à Belfort, en double expédition, ce 16 août 1897.

(N° 63)

[22 septembre 1897]

Décret approuvant la substitution à M. Joseph Barut de la société anonyme dite « Compagnie des tramways d'Annecy à Thônes », comme concessionnaire du tramway d'Annecy à Thônes.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est approuvée la substitution à M. Joseph Barut de la société anonyme dite « Compagnie du tramway d'Annecy à Thônes », comme concessionnaire du tramway d'Annecy (gare Paris-Lyon-Méditerranée) à Thônes, dont l'établissement a été déclaré d'utilité publique par le décret susvisé du 1er décembre 1896.

M. Barut demeurera solidairement responsable avec ladite société, pendant un délai de dix années à partir de la date du

présent décret, des engagements qu'il a contractés envers le département de la Haute-Savoie.

Art. 2. — Il est interdit à la compagnie des tramways d'Annecy à Thônes, sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction et l'exploitation de la ligne de tramway mentionnée à l'article 1er, sans y avoir été préalablement autorisée par décret rendu en conseil d'État.

(N° 64)

[22 septembre 1897]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Gironde, d'une ligne de tramways entre le village du Vigean et le bourg de Blanquefort.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'État entendu.
Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Gironde, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'une ligne de tramway à traction mécanique, destinée au transport des voyageurs et éventuellement des messageries entre le village du Vigean et le bourg de Blanquefort.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans le délai de deux ans à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — Le département de la Gironde est autorisé à pourvoir à la construction et à l'exploitation de la ligne de tramway dont il s'agit suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges annexé au décret ci-dessus visé, du 16 septembre 1893, qui sera applicable à l'ensemble de la ligne de Bordeaux-Bouscat au Vigean et à Eysines et à la ligne du Vigean à Blanquefort.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée, le 24 février 1897, entre le préfet de la Gironde, au nom du département, et la compagnie du tramway de Bordeaux-Bouscat au Vigean pour la concession du tramway susmentionné.

Ladite convention et le plan d'ensemble ci-dessus visé resteront annexé au présent décret.

Art. 4. — Il est interdit à la compagnie du tramway de Bordeaux-Bouscat au Vigean, sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction ou l'exploitation des lignes qui lui sont concédées, sans y avoir été préalablement autorisée par décret délibéré en conseil d'État.

CONVENTION.

Entre M. Berniquet, préfet de la Gironde, commandeur de la Légion d'honneur, agissant au nom du département en vertu des délibérations du conseil général, en date du 29 avril 1895, et de la commission départementale, déléguée à cet effet, en date du 28 janvier 1897,

D'une part :

Et M. Gérard Saint-Blancat, président du conseil d'administration de la compagnie du tramway de Bordeaux-Bouscat au Vigean, dont le siège social est au Bouscat, route du Médoc, n° 396, agissant au nom de cette dernière,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — M. le préfet de la Gironde concède à la compagnie du tramway de Bordeaux-Bouscat au Vigean, qui l'accepte, une ligne de tramway à voie de 1 mètre de largeur pour le service des voyageurs et éventuellement des messageries entre le village du Vigean et le bourg de Blanquefort.

Cette ligne (embranchement de la ligne actuelle de Bordeaux au Vigean et à Eysines) sera à voie unique. Elle se détachera de la ligne de Bordeaux au Vigean et à Eysines près du point de bifurcation des chemins de grande communication nos 114 et 118 pour emprunter l'assiette de ce dernier chemin n° 118, qu'elle suivra jusqu'à Blanquefort.

Art. 2. — Tous les travaux d'infrastructure et de superstructure, ainsi que les acquisitions de terrains, seront faits par les soins et aux frais de la compagnie concessionnaire.

Art. 3. — La compagnie concessionnaire s'engage à exploiter les tramways du Vigean à Blanquefort, à ses frais, risques et périls, pendant la durée de la concession sans aucune subvention du département ou de l'État.

Art. 4. — La présente concession est faite aux charges, clauses et conditions du cahier des charges de la concession du tramway de Bordeaux au Vigean, annexé au décret déclaratif d'utilité publique, en date du 16 septembre 1893, charges, clauses et conditions à l'exécution desquelles la compagnie concessionnaire déclare se soumettre, et prendra fin en même temps que celle du tramway de Bordeaux au Vigean.

La déclivité maxima pourra toutefois atteindre 55 millimètres, et les rails pourront être posés sur longrine.

Art. 5. — En fin de concession, les usines et installations de toute nature servant à la production et au transport de la force motrice destinée à l'exploitation du réseau des lignes de Bordeaux au Vigean et à Eysines et du prolongement sur Blanquefort, feront retour gratuit au département, dans les conditions de l'article 17, paragraphe 2, du cahier des charges.

Art. 6. — Pour indemniser le concessionnaire des travaux et dépenses qu'il s'engage à faire par la présente convention et sous la condition expresse qu'il remplira exactement toutes les obligations du cahier des charges, il est autorisé à percevoir pendant toute la durée de la concession, le tarif ci-après :

Du Vigean à Blanquefort, et *vice versa*, pour chaque voyageur, 20 centimes.

Art. 7. — La présente convention est subordonnée à la déclaration d'utilité publique dans un délai de deux ans à partir de ce jour.

Fait à Bordeaux, le 24 février 1897.

(N° 65)

[25 septembre 1897]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département du Nord, d'une ligne de tramway de Dorignies à Aniche.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département du Nord, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'une ligne de tramway à traction électrique de Dorignies à Aniche, avec embranchements sur la gare du

Nord, à Douai, et sur Sin-le-Noble. Cette ligne est destinée au transport des voyageurs sur toute son étendue et au transport des marchandises entre Douai et Aniche.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans le délai de trois ans à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — Le département du Nord est autorisé à pourvoir à la construction et à l'exploitation de la ligne de tramway dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée, le 4 septembre 1897, entre le préfet du Nord, au nom du département, et M. Faye, pour la rétrocession du tramway susmentionné, conformément aux conditions du cahier des charges annexé à cette convention.

Ladite convention ainsi que le cahier des charges et le plan d'ensemble ci-dessus visé seront annexés au présent décret.

TRAITÉ DE RÉTROCESSION.

L'an 1897, le 4 septembre,

Entre les soussignés :

M. Laurenceau, préfet du département du Nord, officier de la Légion d'honneur, agissant au nom et pour le compte dudit département, en vertu des délibérations du conseil général du département du Nord, en date des 18 avril et 24 août 1896, et des délibérations de la commission départementale, en date du 4 novembre 1896 et du 7 juillet 1897,

D'une part ;

Et M. Ennemond Faye, banquier, demeurant à Lyon, 4, rue Grôlée,

D'autre part ;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le département du Nord, en instance pour obtenir la concession d'une ligne de tramways à voie de 1m,14 et à traction électrique entre Douai-Dorignies et Aniche par Masny, avec embranchement sur la gare du chemin de fer du Nord, à Douai, et sur Sin-le-Noble, s'engage, dans le cas où cette concession lui serait accordée, à rétrocéder la concession et l'exploitation de cette ligne, pour une durée de soixante ans, à M. Ennemond Faye, qui accepte conformément à l'avant-projet qui a servi de base à l'enquête d'utilité publique et au projet définitif à approuver ultérieurement. Cette rétrocession, qui

n'aura d'effet qu'en vertu du décret à intervenir pour approuver le présent traité, est faite aux conditions suivantes :

Art. 2. — M. Ennemond Faye déclare accepter cette rétrocession et s'engage à construire et à exploiter à ses frais, risques et périls, sans subvention ni garantie d'intérêts, la ligne de tramways qui fait l'objet du présent traité.

La rétrocession lui est consentie conformément aux dispositions de la loi du 11 juin 1880 et du décret du 6 août 1881, et aux conditions stipulées dans le cahier des charges de la concession, conditions auxquelles il déclare expressément souscrire. Il sera, en conséquence, assujetti envers le département à toutes les obligations imposées à celui-ci par le cahier des charges, de même qu'il sera subrogé aux avantages en résultant pour le département.

Ledit cahier des charges est conforme au cahier des charges type annexé au décret du 6 août 1881, sauf modifications aux articles 11, 15 *bis*, 17, 23, 24, 25, 26, 27, 29 et 30, et la suppression des articles 38 et 39 (*).

Art. 3. — Les matériaux de construction de la ligne et le matériel roulant seront de provenance française ; le personnel de l'exploitation sera de nationalité française, sauf les dispenses accordées par le préfet dans certains cas particuliers.

Art. 4. — Le rétrocessionnaire devra, dans un délai de six mois à partir de la déclaration d'utilité publique, se substituer une société anonyme dont la durée devra être égale à celle de la concession et avec laquelle il restera solidairement responsable de l'exécution de ses engagements.

Art. 5. — Avant la signature de l'acte de rétrocession, le rétrocessionnaire déposera à la Caisse des dépôts et consignations une somme de 50.000 francs, en numéraire ou en rente sur l'État, calculée conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du Trésor, avec transfert au profit de ladite caisse de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

Les quatre cinquièmes en seront rendus au rétrocessionnaire par cinquièmes, proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après l'expiration de la rétrocession.

Art. 6. — Le rétrocessionnaire devra faire élection de domicile à Douai. Dans le cas où il ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à lui adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat de la mairie de Douai.

Fait en double expédition, à Lille, les jour, mois et an comme dessus.

(*) Pour le *Cahier des charges*, voir *Ann.* 1882, p. 264 ; et *Journal officiel* du 1er octobre 1897.

(N° 66)

[25 septembre 1897]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Gironde, d'une ligne de tramways entre Pessac et le village de l'Alouette.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics.
Le conseil d'Etat entendu,

. . . .

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Gironde, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'une ligne de tramway à traction électrique, destinée au transport des voyageurs et éventuellement des messageries entre Pessac et le village de l'Alouette.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans le délai d'un an à partir de la date du présent décret;

Art. 2. — Le département de la Gironde est autorisé à pourvoir à la construction et à l'exploitation de la ligne de tramway dont il s'agit suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges annexé au décret du 5 juillet 1895 ci-dessus visé.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée, le 25 août 1897, entre le préfet de la Gironde, au nom du département, et la compagnie des tramways électriques Bordeaux-Pessac pour la concession du tramway susmentionné, conformément aux conditions du cahier des charges annexé au décret du 5 juillet 1895.

Ladite convention ainsi que le plan d'ensemble ci-dessus visé resteront annexés au présent décret.

Art. 4. — Il est interdit à la compagnie des tramways électriques Bordeaux-Pessac, sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction ou l'exploitation des tramways qui lui sont concédés, sans y avoir été préalablement autorisée par décret délibéré en conseil d'État.

CONVENTION.

Entre M. Berniquet, commandeur de la Légion d'honneur, préfet de la Gironde, agissant au nom du département en vertu de la délibération du conseil général en date du 22 avril 1896;

D'une part;

Et M. H. Lemoine, administrateur délégué de la compagnie des tramways électriques Bordeaux-Pessac, qui l'accepte, une ligne de tramways à voie de 1 mètre de largeur pour le service des voyageurs, et éventuellement des messageries, entre le bourg de Pessac et le village de l'Alouette.

Cette ligne (prolongement de la ligne actuelle de Bordeaux à Pessac) sera à voie unique; elle partira du point terminus actuel de la ligne de Bordeaux à Pessac et empruntera sur tout son parcours le chemin de grande communication n° 104.

Art. 2. — Tous les travaux d'infrastructure et de superstructure, ainsi que les acquisitions de terrains seront faits par les soins et aux frais de la compagnie concessionnaire.

Art. 3. — La compagnie concessionnaire s'engage à exploiter le tramway de Pessac à l'Alouette à ses frais, risques et périls, pendant la durée de la concession, sans aucune subvention du département ou de l'État.

Art. 4. — La présente concession est faite aux charges, clauses et conditions du cahier des charges de la concession du tramway de Bordeaux à Pessac annexé au décret déclaratif en date du 5 juillet 1895, charges, clauses et conditions à l'exécution desquelles la compagnie concessionnaire déclare se soumettre. Cette concession prendra fin en même temps que celle du tramway de Bordeaux à Pessac.

Art. 5. — En fin de concession, les usines et installations de toute nature servant à la production et au transport de la force motrice destinée à l'exploitation de la ligne de Bordeaux à l'Alouette feront retour gratuit au département, dans les conditions de l'article 17, paragraphe 2, du cahier des charges.

Art. 6. — Pour indemniser la compagnie concessionnaire des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par la présente convention et sous la condition expresse qu'elle remplira exactement toutes les obligations du cahier des charges, elle est autorisée à percevoir, pendant toute la durée de la concession, les tarifs ci-après :

De Pessac au Monteil, et *vice versa*, 10 centimes;

De Monteil à l'Alouette, et *vice versa*, 10 centimes;

Du Pessac à l'Alouette, et *vice versa*, 15 centimes.

Art. 7. — La présente convention est subordonnée à la déclaration d'utilité publique dans un délai de deux ans à partir de ce jour.

Fait à Bordeaux, le 25 août 1897.

(N° 67)

[12 octobre 1897]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Seine, d'une ligne de tramways entre Joinville-le-Pont et Champigny.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'Etat entendu,
Décrète:

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Seine, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'une ligne de tramway à traction mécanique, destinée au transport des voyageurs et des bagages, entre Joinville-le-Pont et Champigny.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans le délai de dix-huit mois à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — Le département de la Seine est autorisé à pourvoir à la construction et à l'exploitation de la ligne de tramway dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges annexé au décret du 4 août 1894, sauf les modifications prévues dans la convention, ci-dessus visée, du 15 septembre 1897.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée, le 15 septembre 1897, entre le préfet de la Seine, au nom du département, et la compagnie des tramways de Saint-Maur-les-Fossés et extensions pour la rétrocession du tramway susmentionné.

Cette convention ainsi que le plan d'ensemble ci-dessus visés resteront annexés au présent décret.

Art. 4. — Il est interdit à la compagnie des tramways de Saint-Maur-les-Fossés et extensions, sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction ou l'exploitation des lignes dont elle est concessionnaire ou rétrocessionnaire, sans y avoir

été préalablement autorisée par décret délibéré en conseil d'État.

CONVENTION.

Entre M. le préfet de la Seine, agissant au nom du département de la Seine, conformément à la délibération du conseil général du 28 décembre 1895,

Sous réserve de l'approbation des présentes par un décret délibéré en conseil d'État,

D'une part;

Et MM. E. Proffit, 118, avenue de Villiers, à Paris; G. Renard, 46, avenue du Bois-de-Boulogne, à Paris; E. Cauderay, 26, rue Brunel, à Paris; J. Henrotte, 12, rue Halévy, à Paris; J. Delamalle, 104, boulevard Haussmann, à Paris,

Agissant, tant au nom et comme composant le conseil d'administration de la société dite Compagnie des tramways de Saint-Maur-les-Fossés et extensions, au capital de 2.200.000 francs, dont le siège est à Saint-Maur, rue Saint-Honoré, 2, et ayant aux fins des présentes les pouvoirs les plus étendus aux termes de l'acte constitutif de ladite société, reçu en la forme authentique par Mᵉ Bazin, notaire à Paris, rue de Clichy, 52, le 20 décembre 1889, dûment enregistré et publié conformément à la loi,

D'autre part;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1ᵉʳ. — Le préfet de la Seine, au nom du département de la Seine, rétrocède à la société anonyme dite Compagnie des tramways de Saint-Maur-les-Fossés et extensions, qui l'accepte, une ligne de tramway à traction mécanique pour le service des voyageurs et de leurs bagages, à établir entre Joinville et Champigny.

Cette rétrocession est faite aux conditions suivantes :

Art. 2. — La compagnie s'engage à exécuter et à exploiter la ligne dont il s'agit sans subvention ni garantie d'intérêt de la part de l'État et du département dans les conditions déterminées par le cahier des charges annexé au décret de concession de la ligne de Saint-Maur-les-Fossés à Vincennes, dont la ligne de Joinville à Champigny n'est qu'un embranchement.

Il est toutefois fait dérogation au cahier des charges susvisé, en ce qui concerne les additions ou modifications faites aux articles ci-après :

Art. 2. — La ligne de Joinville à Champigny se détachera par un double raccordement du tramway de Saint-Maur-les-Fossés à Vincennes, près de la gare de Joinville, et suivra dans toute sa longueur la route départementale nᵒ 21 (anciennement route départementale nᵒ 42).

Art. 5. — Le maximum des déclivités est fixé à 33 millimètres par mètre.

Art. 6. — Les travaux de déplacement des bordures de trottoirs et de remaniement des chaussées pourront être exécutés aux frais du rétrocessionnaire par le service ordinaire, si ce service le juge utile.

Art. 11. — Des stations ou haltes seront établies dans tous les cas à La-Fourchette-le-Plant et à Champigny.

Art. 14. — Le nombre minimum des voyages qui devront être faits tous les jours dans chaque sens est fixé à vingt.

Art. 17, § 2. — Le rétrocessionnaire sera tenu envers l'État de lui remettre en bon état d'entretien la voie ferrée et tous les immeubles faisant partie du domaine public qui en dépendent. Il en sera de même de tous les objets mobiliers dépendant de ladite voie, tels que les installations faites pour la production de la force motrice nécessaire au service du tramway, les barrières et clôtures, les changements de voie, plaques tournantes, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, machines fixes, bureaux d'attente et de contrôle, etc.

Art. 23. — Le maximum des tarifs à percevoir sera :

Entre Joinville et Le Plant :

15 centimes en 1re classe;

10 centimes en 2e classe ;

Entre le Plant et Champigny :

15 centimes en 1re classe;

10 centimes en 2e classe.

Art. 3. — Le droit de rachat stipulé pour le département de la Seine dans l'article 19 du cahier des charges de la ligne de Charenton à la Varenne-Saint-Hilaire et, pour la ligne de Saint-Maur-les-Fossés à Vincennes, par l'avenant ajouté à la convention du 24 février 1892, sera applicable à la ligne de Joinville à Champigny, à condition toutefois que le rachat s'exerce concurremment sur toutes les lignes susvisées.

Fait à Paris, en triple expédition, le 15 septembre 1897.

(N° 68)

[12 octobre 1897]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département de Seine-et-Marne, d'une ligne de tramways entre Melun et Barbizon.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département de Seine-et-Marne, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'une linge de tramway à traction mécanique, destinée au transport des voyageurs et des marchandises entre Melun et Barbizon.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans le délai de deux ans à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — Le département de Seine-et-Marne est autorisé à pourvoir à la construction et à l'exploitation de la ligne de tramway dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée, le 30 septembre 1897, entre le préfet de Seine-et-Marne, au nom du département, et M. Nabias (Louis-Stéphane), pour la rétrocession du tramway susmentionné, conformément aux conditions du cahier des charges annexé à cette convention.

Ladite convention, ainsi que le cahier des charges et le plan d'ensemble ci-dessus visés, resteront annexés au présent décret.

CONVENTION.

Entre les soussignés :

Le préfet de Seine-et-Marne, agissant au nom et pour le compte du département, en vertu de la loi du 11 juin 1880, des décrets du 6 août 1881 et du 20 mars 1883, des délibérations du conseil général, en date des 30 janvier, 23 avril, 20 décembre 1895, 13 avril et 19 août 1896,

D'une part;

Et M. Nabias (Louis-Stéphane), propriétaire, ancien officier d'artillerie, domicilié à Paris, 127, boulevard Saint-Germain, agissant tant en son nom personnel qu'en celui de la société qu'il est en voie de former,

D'autre part :

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le département de Seine-et-Marne rétrocède à M. Nabias (Louis-Stéphane), qui accepte, pour une durée de soixante-cinq ans à partir de la date de la déclaration d'utilité publique, la construction et l'exploitation d'un tramway à traction mécanique, à établir entre Melun et Barbizon (commune de Chailly-en-Bière), pour le transport des voyageurs et des marchandises, dans les conditions déterminées par le cahier des charges annexé à la présente convention.

Cette rétrocession, qui n'aura d'effet qu'en vertu du décret à intervenir pour approuver le présent traité, est faite aux conditions suivantes.

Art. 2. — M. Nabias s'engage à construire et à exploiter à ses frais la ligne de tramway dont il s'agit, conformément à l'avant-projet qui a été soumis aux formalités d'enquête, du 1er au 31 octobre 1895, et au cahier des charges susmentionné. Ce cahier des charges est d'ailleurs conforme au cahier des charges type annexé au décret du 6 août 1881, sauf en ce qui concerne les articles 6, 10, 11, 23, 32 et 41 modifiés, et les articles 38 et 39 supprimés.

Art. 3. — Le département n'accorde à cette entreprise ni garantie d'intérêt ni subvention quelconque.

Art. 4. — Avant la signature de l'acte de concession, M. Nabias déposera à la Caisse des dépôts et consignations, au nom et pour le compte du département, la somme de 18.000 francs en numéraire ou en rentes sur l'État, calculées conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du Trésor, avec transfert au profit de ladite caisse de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise dont il s'agit et ne sera remboursée qu'après l'expiration de la concession.

Art. 5. — Dans un délai de trois mois à partir de la déclaration d'utilité publique, le rétrocessionnaire devra constituer une société anonyme qui se substituera au rétrocessionnaire et deviendra responsable solidairement avec lui, vis-à-vis du département, de tous les engagements qu'il aura contractés avec ce dernier.

Cette substitution devra être approuvée par un décret délibéré en conseil d'État, suivant les dispositions de l'article 10 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 6. — Le rétrocessionnaire s'engage à n'utiliser dans la construction et l'exploitation du tramway que du matériel de provenance française et à n'avoir comme agents d'exploitation que des employés de nationalité française.

Art. 7. — Le rétrocessionnaire devra faire élection de domicile à Melun. Dans le cas où il ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à lui adressée sera valable lorsqu'elle sera faite à la mairie de Melun.

Art. 8. — Le rétrocessionnaire s'engage à acquitter les frais de timbre, d'enregistrement et d'expédition, ainsi que tous les frais accessoires auxquels pourra donner lieu la présente convention.

Fait double à Melun, le 30 septembre 1897.

CAHIER DES CHARGES (*).

. . . .

(*) Pour le *Cahier des charges*, voir *Ann.* 1882, p. 264; et *Journal officiel* du 20 octobre 1897.

(N° 69)

[14 octobre 1897]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département de l'Ardèche, d'une ligne de tramways entre Vals-les-Bains et la gare d'Aubenas.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département de l'Ardèche, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'une ligne de tramway à traction électrique, destinée au transport des voyageurs et des marchandises entre Vals-les-Bains et la gare d'Aubenas (ligne d'intérêt général de Vogué à Nieigles-Prades).

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans le délai de deux ans à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — La commune de Vals-les-Bains est autorisée à pourvoir à la construction et à l'exploitation de la ligne de tramway dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée, le 4 août 1897, entre le maire de Vals-les-Bains, agissant au nom de la commune, et M. Ferrier, pour la rétrocession du tramway susmentionné, conformément aux conditions du cahier des charges annexé à cette convention.

Ladite convention, ainsi que le cahier des charges et le plan d'ensemble ci-dessus visés, resteront annexés au présent décret.

CONVENTION.

L'an 1897 et le 4 août,

Entre les soussignés :

M. Blachère, maire de la commune de Vals-les-Bains (Ardèche), agissant au nom et pour le compte de ladite commune, en vertu :

1° De la loi du 11 juin 1880 sur les tramways ;

2° De la délibération du conseil municipal de Vals-les-Bains, en date du 25 octobre 1896 ;

D'une part ;

Et M. Ferrier (Théodore-Eugène), demeurant à Lyon, rue de Castries, 10, ci-devant rue de l'Annonciade, 14, agissant au nom et comme fondateur d'une société anonyme en voie de formation,

D'autre part ;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — La commune de Vals-les-Bains s'engage à rétrocéder à M. Ferrier ci-dessus désigné, qui accepte, pour une durée égale à la durée de la concession qui lui sera accordée par l'État, l'établissement et l'exploitation d'une ligne de tramway à traction électrique, destinée au transport des voyageurs et des marchandises entre Vals-les-Bains et Aubenas-Gare.

Art. 2. — Cette rétrocession n'aura d'effet qu'à partir du décret déclaratif d'utilité publique.

Elle est consentie sans subvention ni garantie d'intérêts et aux conditions du cahier des charges annexé à la présente convention.

M. Ferrier sera en conséquence assujetti envers la commune de Vals-les-Bains à toute obligation imposée par le cahier des charges, de même qu'il bénéficiera des avantages résultant de ce même cahier des charges, aux clauses et conditions desquelles il déclare s'engager.

Art. 3. — Ce cahier des charges (*) est conforme au type annexé au décret du 6 août 1881, sauf les modifications apportées aux articles 3, 11, 13, 14, 15, 17, 23, 24, 27, 28, 30 et 32 et les suppressions des articles 38 et 39.

Art. 4. — M. Ferrier s'engage, en outre, à n'employer dans la construction et l'exploitation du tramway que du matériel de provenance française, et à n'utiliser comme agents d'exploitation que des employés de nationalité française.

M. Ferrier s'engage à constituer, dans un délai de six mois à partir de la date du décret d'utilité publique, une société anonyme qui se substituera à lui pour l'ensemble de la rétrocession, et qui deviendra solidairement responsable avec lui, vis-à-vis de la commune, de tous les engagements qu'il contracte par la présente convention.

(*) Pour le *Cahier des charges*, voir *Ann.* 1882, p. 264; et *Journal officiel* du 22 octobre 1897.

Art. 5. — Cette substitution, comme toute rétrocession ultérieure à des tiers pour l'exploitation du tramway, devra être autorisée par le conseil municipal de la commune de Vals-les-Bains, et approuvée par décret rendu en conseil d'État.

Art. 6. — Avant la signature de l'acte de concession, le rétrocessionnaire déposera à la Caisse des dépôts et consignations une somme de 10.000 francs en numéraire, ou en rentes sur l'État calculée conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du Trésor, avec transfert au profit de ladite Caisse de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

Les quatre cinquièmes en seront rendus au rétrocessionnaire par cinquièmes, et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après l'expiration de la concession.

Art. 7. — Le rétrocessionnaire devra faire élection de domicile à Vals-les-Bains. Dans le cas où il ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à lui adressée sera valable lorsqu'elle sera faite à la mairie de Vals-les-Bains.

Art. 8. — Les frais de timbre et d'enregistrement de la présente convention et de toutes pièces annexes seront à la charge de M. Ferrier.

Art. 9. — Le présent traité ne sera valable et définitif qu'après qu'il aura reçu l'approbation du Gouvernement.

(N° 70)

[23 octobre 1897]

Décret modifiant le tracé du tramway de Lèves à Bonneval dans le département d'Eure-et-Loir.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics.

. . . .

Décrète :

Art. 1er. — Est approuvée, conformément aux dispositions du plan général ci-dessus visé, la modification du tracé du tramway de Lèves à Bonneval :

1° Entre le viaduc du chemin de fer de l'Ouest et la place Drouaise, à Chartres ;

2° Entre l'origine de la place Châtelet et l'origine de la rue de Bonneval ;

3° Pour la voie de raccordement avec la gare de l'Ouest.

Le plan dont il s'agit restera annexé au présent décret.

Art. 2. — L'article 2, paragraphe 1er, du cahier des charges annexé au décret du 27 février 1897, est modifié comme il suit:

Ligne de Lèves à Bonneval.

a) Voie principale : route nationale n° 10 de Paris à Bayonne, depuis l'origine de la ligne jusqu'au viaduc du chemin de fer de Paris à Brest ; traversée de la ville de Chartres; rue d'Aligre ; route nationale n° 10, depuis la place Drouaise jusqu'à la rencontre du faubourg Saint-Jean ; rue de la Couronne, place Châtelet, rue et place du Marché-aux-Chevaux ; route nationale n° 10, depuis l'origine de la place des Epars, à Chartres, jusqu'au passage à niveau de la ligne de Paris à Tours par Vendôme, près Bonneval ;

b) Voie de raccordement avec la gare de l'ouest, à Chartres, route nationale n° 10, entre la place des Epars et la place de la Gare, et place de la Gare.

(N° 71)

[9 novembre 1897]

Décret relatif à la fourniture des matériaux d'entretien des digues du mont Saint-Michel.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Il sera procédé, en vue de la fourniture des matériaux d'entretien des digues du mont Saint-Michel (Manche), aux travaux d'ouverture d'une carrière dans la commune de Tremblay (Ille-et-Vilaine) et de construction d'un embranchement de carrière, conformément aux dispositions générales de l'avant-

projet ci-dessus visé et aux avis, également susvisés, du conseil général des ponts et chaussées.

Les travaux dont il s'agit sont déclarés d'utilité publique.

Art. 2. — La dépense, évaluée à 35.000 francs, sera prélevée sur les fonds annuellement inscrits à la première section du budget du ministère des travaux publics pour l'entretien et les grosses réparations des ports maritimes.

(N° 72)

[16 novembre 1897]

Décret déclarant d'utilité publique, dans la ville de Paris, l'assainissement de la vallée de la Bièvre.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre de l'intérieur;

La section de l'intérieur du conseil d'État entendue,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique, dans la ville de Paris, l'assainissement de la vallée de la Bièvre aux abords de la rue du Moulin-des-Prés.

Art. 2. — Le préfet de la Seine, agissant au nom de la ville de Paris, est autorisé à acquérir soit à l'amiable, soit, s'il y a lieu, par voie d'expropriation, en vertu de la loi du 3 mai 1841, les terrains dont l'occupation est nécessaire pour la réalisation du projet, lesdits terrains tels qu'ils sont désignés par des teintes jaune, orange et bistre sur le plan parcellaire ci-annexé.

Art. 3. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations à effectuer pour l'exécution des travaux ne sont pas accomplies dans le délai de deux ans à compter de ce jour.

Art. 4. — Il sera pourvu à la dépense, évaluée 90.000 francs, au moyen des ressources communales disponibles.

(N° 73)

[20 novembre 1897]

Décret déclarant d'utilité publique les travaux à exécuter par la compagnie d'Orléans pour le prolongement du chemin de fer d'Orléans jusqu'au quai d'Orsay et l'établissement d'une gare terminus sur ce quai.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter par la compagnie du chemin de fer d'Orléans pour le prolongement du chemin de fer d'Orléans jusqu'au quai d'Orsay et l'établissement d'une gare terminus sur ce quai, conformément aux dispositions de l'avant-projet ci-dessus visé et aux avis, également ci-dessus visés, du conseil général des ponts et chaussées et de la commission mixte des travaux publics.

Art. 2. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux n'ont pas été accomplies dans un délai de trois ans à dater du présent décret.

Art. 3. — Le Ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois* et publié au *Journal officiel* de la République française.

(N° 74)

[23 novembre 1897]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Vendée, d'un réseau de tramways à traction mécanique.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Vendée, suivant les dispositions générales des plans ci-dessus visés, d'un réseau de tramways à traction mécanique, destiné au transport des voyageurs et des marchandises et comprenant les lignes :

De La Roche-sur-Yon aux Herbiers;
Des Quatre-Chemins-de-l'Oie à Montaigu ;
Des Sables-d'Olonne au Champ-Saint-Père;
De l'Aiguillon-sur-Mer à Chantonnay;
De la Roche-sur-Yon à Legé (jusqu'à la limite du département).

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires pour l'exécution desdits tramways ne sont pas accomplies dans le délai de cinq ans à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — Le département de la Vendée est autorisé à pourvoir à la construction et à l'exploitation du réseau de tramways dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée, le 10 juin 1896, entre le préfet de la Vendée, au nom du département, et le directeur des chemins de fer de l'Etat pour la construction et l'exploitation du réseau de tramways susmentionné, conformément aux conditions de la série de prix et du cahier des charges annexés à cette convention.

Ladite convention, ainsi que la série de prix, le cahier des

charges et les plans d'ensemble ci-dessus visés, resteront annexés au présent décret.

Art. 4. — Pour l'application des articles 15 et 36 de la loi du 11 juin 1880 et 12 du règlement d'administration publique du 20 mars 1882, le maximum du capital de premier établissement du réseau de tramways défini à l'article 1er est fixé à la somme de 9.504.000 francs.

Le maximum de la charge annuelle pouvant incomber au Trésor est fixé à 180.600 francs.

Dans tous les cas où le département participerait aux recettes de l'exploitation, l'État viendrait, au prorata de sa subvention, au partage des bénéfices réalisés par le département.

Art. 5. — Le présent décret n'aura d'effet qu'autant qu'une loi aura autorisé la construction et l'exploitation, par l'administration des chemins de fer de l'État, du réseau de tramways mentionné à l'article 1er.

CONVENTION

POUR LA CONSTRUCTION ET L'EXPLOITATION DES TRAMWAYS DU DÉPARTEMENT DE LA VENDÉE.

L'an 1896, et le 10 juin,

Entre les soussignés :

M. André de Joly, préfet de la Vendée, agissant au nom et pour le compte dudit département, en vertu de la loi du 10 août 1871, de la loi du 11 juin 1880, des décrets des 6 août 1881 et 10 mars 1882, des délibérations du conseil général et de la commission départementale, en date des 15 avril et 2 juin 1896,

D'une part ;

Et M. Metzger, inspecteur général des ponts et chaussées, directeur des chemins de fer de l'État agissant en cette qualité,

D'autre part ;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le département de la Vendée demande à l'État la concession d'un réseau de tramways comprenant les lignes suivantes :

La Roche-sur-Yon aux Herbiers ;

Les Quatre-Chemins-de-l'Oie à Montaigu ;

Les Sables-d'Olonne au Champ-Saint-Père ;

L'Aiguillon-sur-Mer à Chantonnay ;

La Roche-sur-Yon à Legé (jusqu'à la limite du département de la Loire-Inférieure).

Il s'engage à confier aux chemins de fer de l'État, qui acceptent, la construction et l'exploitation de ce réseau.

Art. 2. — La construction de ces lignes sera faite par les chemins de fer de l'État; elle comprendra la totalité des dépenses, travaux et fournitures d'objets immobiliers et mobiliers nécessaires à leur complet établissement et à leur exploitation, notamment :

Les études, la confection des projets définitifs ;

Les terrains nécessaires à l'établissement de la plate-forme des tramways, des stations et de toutes leurs dépendances, telles que déviations de routes, chemins ou cours d'eau et ateliers de réparations ; il est toutefois convenu que le sol des voies publiques de toutes catégories, nécessaires à l'assiette des lignes et de leurs dépendances, sera livré gratuitement aux chemins de fer de l'État ;

Tous les travaux d'infrastructure, y compris l'appropriation du sol des voies publiques traversées, les arbres plantés sur l'accotement des routes occupées par les lignes ferrées, resteront la propriété de l'État sur les routes nationales et des communes sur les chemins de grande communication ; ils seront enlevés par les soins du département de la Vendée et à ses frais, ainsi que les souches et racines qui en dépendent ;

Tous les travaux de superstructure ;

Les travaux nécessaires pour la réception des tramways dans les gares communes et l'appropriation de ces gares au service commun;

Les ateliers de réparation du matériel ;

Le matériel fixe et roulant ;

Le mobilier des gares ;

L'outillage des gares, de la voie et des ateliers ;

Le télégraphe ou le téléphone.

Si le département de la Vendée jugeait nécessaire de mettre des clôtures en dehors des stations et haltes, ou de faire poser des contre-rails aux passages à niveau ou dans les traverses, il en supporterait les frais.

De même, si le département jugeait nécessaire de mettre des barrières avec ou sans abri à certains passages à niveau, il en supporterait les frais d'établissement et de gardiennage.

Toutefois le matériel qui devra faire retour gratuitement au département, en fin de concession, est limité, pour l'ensemble des lignes, à 18 locomotives, 12 voitures-fourgons, 45 voitures à voyageurs, 115 wagons plates-formes et tombereaux et 32 wagons couverts.

Art. 3. — Les dépenses faites par les chemins de fer de l'État, pour l'exécution des diverses lignes du réseau, seront réglées dans les conditions suivantes :

Les travaux et fournitures seront comptés d'après les quantités réellement faites ou livrées et aux prix unitaires de la série des prix ci-annexée.

Les acquisitions de terrains, les travaux et fournitures pour lesquels

il n'existe pas de prix portés à la série, à moins que ces prix ne puissent se déduire naturellement de ceux de cette série, seront comptés d'après les dépenses réellement effectuées par les chemins de fer de l'État, majorées de 10 0/0 pour frais généraux et frais d'administration.

En tous cas et quoi qu'il arrive, le montant total du capital d'établissement admis en compte ne pourra pas dépasser la somme de 8.544.000 francs correspondant à une dépense kilométrique de 44.500 francs.

(Ce chiffre n'est que provisoire et suppose expressément que les travaux seront exécutés d'après les prévisions du projet dressé par le service vicinal.)

Dans le cas où le chiffre maximum de 8.544.000 francs ne serait pas atteint, les dépenses d'établissement portées en compte seraient augmentées, à titre de prime d'économie, du tiers de l'écart entre ce maximum et le montant de la dépense justifiée conformément aux paragraphes précédents.

Art. 4. — Les dépenses faites sur les diverses lignes, ainsi que celles justifiées par les chemins de fer de l'État, et calculées d'après la série des prix ci-annexée, ou d'après les dépenses réelles majorées de 10 0/0 seront portées en compte chaque mois, au fur et à mesure de l'exécution ou de la justification des dépenses, ou de la livraison des approvisionnements, mais sans que le total des dépenses portées en compte puisse dépasser le maximum fixé à l'article 3.

Toutefois il est entendu que, pour ne pas augmenter les intérêts pendant la construction, la livraison des approvisionnements du matériel fixe et du matériel roulant devra être échelonnée sur une période de douze mois, autant que possible, d'une façon régulière par douzième, comptée à partir de la date d'approbation des projets d'exécution.

Art. 5. — Dans les trois mois qui suivront la déclaration d'utilité publique, le département de la Vendée mettra à la disposition des chemins de fer de l'État, à titre d'avance pour l'exécution des travaux, une somme de 500.000 francs.

Cette avance sera renouvelée au fur et à mesure de l'établissement des décomptes mensuels, prévus à l'article 4, sans que son total cumulé puisse dépasser le maximum fixé à l'article 3.

Art. 6. — Lorsque le réseau sera achevé et que chaque ligne aura été l'objet d'une réception définitive faite par le service du contrôle et approuvée par le préfet de la Vendée, il sera établi un décompte général et définitif des dépenses d'établissement calculées comme il est dit au paragraphe 1er de l'article 4.

Ce décompte servira de base au règlement définitif des comptes tenus conformément à l'article précédent et au calcul de la prime d'économie.

Art. 7. — L'exploitation sera faite aux risques et périls des chemins de fer de l'État, quelles que soient les recettes.

Les frais kilométriques d'exploitation portés en compte chaque année,

ne pourront excéder le chiffre maximum résultant de la formule :

$$F = 750 + \frac{2}{3} R,$$

dans laquelle R représente la recette brute, déduction faite des impôts et des redevances à payer, s'il y a lieu, pour l'usage des troncs communs, mais sans que cette formule puisse donner un chiffre inférieur à 2.200 francs.

Cette formule s'applique à un nombre de trains fixé comme il suit, par jour et dans chaque sens pour l'ensemble du réseau :

Trois trains pour une recette kilométrique inférieure à 5.500 francs.

Quatre trains pour une recette comprise entre 5.000 francs et 6.000 francs, et ainsi de suite, à raison d'un train pour chaque augmentation de recette kilométrique annuelle de 1.500 francs.

Le préfet de la Vendee pourra, les chemins de fer de l'État entendus, exiger l'établissement d'un nombre de trains supérieur au nombre prévu, mais sans qu'il puisse résulter de cette obligation une augmentation du matériel roulant.

En cas de trains supplémentaires, il sera ajouté au maximum défini par la formule ci-dessus 70 centimes par kilomètre de train.

Il est d'ailleurs entendu que les trains supplémentaires que les chemins de fer de l'État mettraient en circulation de leur propre initiative ne donneront pas lieu à cette augmentation.

Il sera fait masse des recettes de toutes les lignes du réseau. Il en sera de même des dépenses.

Les frais généraux et les frais d'administration seront calculés suivant les règles en vigueur aux chemins de fer de l'État.

Les dépenses des gares communes avec le réseau de l'État, tant qu'elles resteront, pour chacune des gares, égales ou inférieures à celles de 1895, seront à la charge exclusive des chemins de fer de l'État.

Si elles deviennent supérieures aux dépenses de 1895, l'excédent sera réparti entre le réseau de l'État et celui de la Vendée dans la proportion des unités de trafic local expédiées ou reçues par la gare commune pour le compte de chacun de ces réseaux.

Quand les dépenses réellement faites et dûment justifiées, comprenant les frais généraux et les frais d'administration, n'atteindront pas le maximum donné par la formule, elles seront majorées à titre de prime d'économie, d'un tiers de l'écart entre ce maximum et le montant des dépenses réelles.

Quand les recettes seront inférieures aux dépenses ainsi calculées, c'est-à-dire insuffisantes pour couvrir la somme réservée aux chemins de fer de l'État, conformément au paragraphe précédent, y compris la prime d'économie, s'il y a lieu, les insuffisances, par rapport à cette somme, seront à la charge des chemins de fer de l'État jusqu'au mo-

ment où elles pourront leur être remboursées comme il est dit ci-après.

Quand les recettes seront supérieures aux dépenses calculées comme il vient d'être dit, y compris la prime, l'excédent sera d'abord appliqué à couvrir les insuffisances des exercices précédents, sans intérêts.

Le surplus sera versé annuellement au département de la Vendée pour venir en déduction des charges du capital de premier établissement.

Toutefois, si ce surplus représentait plus de 4 0/0 du montant des dépenses de premier établissement, l'excédent serait partagé par moitié entre le département de la Vendée et les chemins de fer de l'État.

Art. 8. — Les économies réalisées sur les intérêts du capital d'établissement pendant la construction et qui sont évaluées à 7,5 0/0 sans pouvoir dépasser 7,5 0/0 de ce capital, serviront à couvrir les premières insuffisances d'exploitation.

Par contre, une amende de 200 francs par jour de retard sera due au département de la Vendée par les chemins de fer de l'État, s'ils n'ont pas mis le réseau en entier en état d'exploitation dans les délais, tels qu'ils résultent de l'article 3 du cahier des charges.

Cette pénalité ne sera applicable qu'au cas où il sera démontré que le retard provient du fait exclusif des chemins de fer de l'État.

Art. 9. — Si, en cours d'exploitation, il est reconnu nécessaire de faire des travaux non compris aux projets primitifs ou d'augmenter le matériel roulant, etc., le compte d'établissement pourra être augmenté des dépenses qui seraient faites de ce chef postérieurement à la réception des lignes, sans que les sommes ainsi ajoutées puissent excéder 5.000 francs par kilomètre. Les dépenses ainsi faites seront portées en compte d'après les mêmes bases que les dépenses de premier établissement.

Elles seront remboursées aux chemins de fer de l'État par le département de la Vendée, sur la production des pièces justificatives.

En ce qui concerne les travaux d'agrandissement ou d'amélioration des gares communes avec le réseau de l'État, elles seront portées intégralement au compte d'établissement du réseau de la Vendée, si les installations affectent exclusivement le service propre de ses lignes. Elles seront, au contraire, réparties entre les chemins de fer de l'Etat et le département de la Vendée dans la proportion des unités de trafic local expédiées ou reçues par la gare commune pour le compte de chacun de ces réseaux, si les installations affectent le service commun.

Il ne sera tenu compte de ces dépenses que si les travaux ont été approuvés dans les mêmes formes que les projets définitifs.

Art. 10. — Les chemins de fer de l'État seront autorisés à porter en compte dans les dépenses d'exploitation les sommes qu'ils jugeront utile de prélever sur les recettes pour constituer un fonds de réserve pour le renouvellement de la voie et du matériel fixe et roulant, sans que le prélèvement ainsi fait puisse excéder 300 francs par kilomètre et par an, ou porter le montant total du fonds de réserve à plus de 3.000 francs par kilomètre.

Le fonds ainsi constitué sera déposé à la Caisse des dépôts et consignations ; les revenus en seront touchés par les chemins de fer de l'État.

Ce fonds sera la propriété des chemins de fer de l'État et leur reviendra en fin de concession, sauf les prélèvements qui auraient pu y être faits en exécution du paragraphe 3 de l'article 17 du cahier des charges.

Art. 11. — Le département de la Vendée demeurera chargé de rembourser l'État de ses avances, à l'époque et dans les conditions fixées par l'article 15 de la loi du 11 juin 1880, et touchera les subventions de l'État en exécution de la même loi.

Art. 12. — La validité de la présente convention est subordonnée à la déclaration d'utilité publique du réseau de tramways qui en fait l'objet et à l'obtention par le département de la Vendée des subventions de l'État au taux maximum résultant de la loi du 11 juin 1880, pour l'application de laquelle les frais kilométriques d'exploitation seront calculés suivant la formule indiquée à l'article 7.

Cette convention aura la même durée que celle qui est assignée à la concession du réseau par le cahier des charges ci-annexé, dont les chemins de fer de l'État s'engagent à exécuter les clauses et conditions. Ce cahier des charges est conforme au cahier des charges-type joint au décret du 6 août 1881, sauf les modifications introduites dans les articles 3, 5, 6, 7, 11, 17, 20. 21, 23 et 32.

Art. 13. — Il ne sera employé que du personnel français et du matériel fixe et roulant de provenance française.

Art. 14. — Le personnel du réseau spécial des tramways de la Vendée sera absolument distinct de celui du réseau de l'État.

Il sera soumis, au point de vue des nominations, révocations, traitements et allocations de toute nature, à un régime analogue à celui des réseaux de tramways exploités dans les départements voisins

Art. 15. — Les frais de timbre et d'enregistrement du présent traité et du cahier des charges annexé, calculés selon l'article 24 de la loi du 11 juin 1880, seront supportés par les chemins de fer de l'Etat.

Fait double à la Roche-sur-Yon, le 10 juin 1896.

SÉRIE DE PRIX.

PREMIÈRE PARTIE. — INFRASTRUCTURE.

I. — Frais d'études.

Le kilomètre de chemin de fer concédé, 450 francs.

Ces 450 francs seront portés en compte à raison de 100 francs à la

déclaration d'utilité publique et de 350 francs à la présentation des projets définitifs d'exécution pour chaque ligne ou section de ligne.

II. — Terrains.

Les dépenses réelles d'acquisitions de terrains seront remboursées aux concessionnaires avec une majoration de 10 0/0 pour frais généraux, frais d'administration.

III. — Travaux.

Section I. — *Terrassements.*

Déblais de toute nature faits en vue de la construction de la ligne et de toutes ses dépendances, y compris transport et emploi :

Ligne de la Roche-sur-Yon à Cholet : le mètre cube, 2 fr. 40 ;

Ligne des Quatre-Chemins-de-l'Oie à Montaigu : le mètre cube, 1 fr. 50 ;

Ligne de la Roche-sur-Yon à Legé : le mètre cube, 2 francs ;

Ligne de l'Aiguillon-sur-Mer à Chantonnay : le mètre cube, 1 fr. 80 ;

Ligne des Sables-d'Olonne au Champ-Saint-Père : le mètre cube, 2 francs ;

Préparation de la plate-forme du chemin de fer sur accotements de routes :

Ligne de la Roche-sur-Yon à Cholet : le mètre courant, 1 fr. 60 ;

Ligne des Quatre-Chemins-de-l'Oie à Montaigu : le mètre courant, 1 franc.

Ligne de la Roche-sur-Yon à Légé : le mètre courant, 1 fr. 30 ;

Ligne de l'Aiguillon-sur-Mer à Chantonnay : le mètre courant, 1 fr. 20 ;

Ligne des Sables-d'Olonne au Champ-Saint-Père : le mètre courant, 1 fr. 30.

Ce prix sera appliqué tant en déblais qu'en remblais toutes les fois que la cote des remblais ou des déblais n'excédera pas de 10 centimètres les cotes résultant du profil-type. Quand ces cotes seront dépassées, on payera les terrassements d'après les cubes réellement effectués.

Travaux accessoires : règlement, perrés, gazonnage :

Le kilomètre de chemin de fer concédé, 970 francs.

Section II. — *Rectification de routes, chemins, cours d'eau.*

Chaussées, drainages, passages à niveau, passages de dessertes et chemins ruraux :

Le kilomètre de chemin de fer concédé, 600 francs.

Banquettes en pierre cassée ou en terre gazonnée pour séparer la voie de la chaussée, caniveaux, parapets, buses sur fossés pour garages de dépôts de matériaux, drains à pierre sèche, réfection des chaussées

et empierrements, enfin tous les travaux accessoires sur les routes et chemins empruntés par le chemin de fer, mais non compris l'arrachage, l'enlèvement et le dessouchage des arbres :

Le kilomètre de chemins de fer établi sur routes et chemins, 2.200 fr.

SECTION III. — *Ouvrages d'art.*

OUVRAGES POUR L'ÉCOULEMENT DES EAUX et pour le rétablissement des voies de communication	LIGNE de l'Aiguillon-sur-Mer à Chantonnay	AUTRES LIGNES
Buse de 0^{m},25 de diamètre. Le mètre linéaire.	7 f »	7 f »
Buse de 0^{m},30 de diamètre. Le mètre linéaire.	8 »	8 »
Aqueducs dallés de 0^{m},30 d'ouverture. Le mètre linéaire	»	20 »
Aqueducs dallés de 0^{m},34 d'ouverture. Le mètre linéaire	»	30 »
Aqueducs dallés de 0^{m},40 ou 0^{m},45 d'ouverture. Le mètre linéaire	60 »	50 »
Aqueducs dallés de 0^{m},50 d'ouverture. Le mètre linéaire	60 »	60 »
Aqueducs dallés de 0^{m},60 ou 0^{m},65 d'ouverture. Le mètre linéaire	100 »	70 »
Aqueducs dallés de 0^{m},70 d'ouverture. Le mètre linéaire	150 »	80 »
Aqueducs dallés de 0^{m},80 d'ouverture. Le mètre linéaire	175 »	100 »
Aqueducs voûtés de 1 mètre d'ouverture. Le mètre linéaire	200 »	120 »
Aqueducs voûtés de 1^{m},20 d'ouverture. Le mètre linéaire	250 »	140 »
Aqueducs voûtés de 1^{m},50 d'ouverture. Le mètre linéaire	350 »	150 »
Ponceau de 2 mètres d'ouverture. Le mètre linéaire	500 »	200 »
Ponceau de 5 mètres d'ouverture. Le mètre linéaire	»	1.000 »
Ponceau de 3 mètres d'ouverture. L'un	3.500 »	»
Passage supérieur de 4 mètres d'ouverture. L'un	10.000 »	10.000 »
Pont de 4 mètres d'ouverture. L'un	5.000 »	5.000 »
Pont de 5 mètres d'ouverture. L'un	5.500 »	5.500 »
Pont de 6 mètres d'ouverture. L'un	6.500 »	6.000 »
Viaduc de 80 mètres. L'un	»	60.000 »

Les prix des autres ouvrages seront déduits des prix ci-dessus par interpolation.

SECTION IV. — *Souterrains.*

Corps de l'ouvrage : le mètre courant, 800 francs.

Têtes de souterrain ; la tête, 2.000 francs.

SECTION V. — *Murs de soutènement.*

Béton de chaux hydraulique : le mètre cube, 17 francs ;

Maçonnerie de moellons à pierre sèche : le mètre cube, 9 francs ;

Maçonnerie de moellons avec mortier de chaux hydraulique : le mètre cube, 17 francs ;

Maçonnerie de pierres de taille : le mètre cube, 70 francs ;

Maçonnerie de moellons piqués ou tétués : le mètre cube, 60 francs ;

Tailles de pierre, surface vue : le mètre carré, 8 francs ;

Surface de moellon piqué : le mètre carré, 8 francs ;

Surface de moellon tétué : le mètre carré, 4 francs ;

Le kilogramme de fer, 50 centimes.

Les prix sont pour 5 mètres de hauteur pour la maçonnerie et la pierre de taille.

Plus-value pour chaque 5 mètres en plus, 5 francs.

SECTION VI. — *Bornage.*

Bornage des terrains dans les stations et les déviations : la borne en place, 5 francs.

DEUXIÈME PARTIE. — SUPERSTRUCTURE.

I. — VOIE ET MATÉRIEL FIXE.

Voie en acier en rails Vignole de 18 kilogrammes le mètre courant, type Charente-Inférieure, posés sur traverses en chêne ou pin injecté de $1^m,60 \times 0,18 \times 0,12$, espacées de 85 centimètres d'axe en axe en moyenne, y compris éclisses de 6 kilogrammes la paire, boulons d'éclisses en fer de $0^{kg},200$: tirefonds de $0^{kg},290$, pose et fourniture de ballast. Le mètre linéaire de voie principale ou de voie de service, étant entendu que les concessionnaires seront autorisés à employer les machines et wagons d'exploitation portés en compte pour la pose et le ballastage des lignes, 18 francs.

Les prix à appliquer aux approvisionnements résulteront de la décomposition de ce prix en comptant pour un quart la pose et le ballastage.

Changements, croisements de voie, par appareil, non compris les voies directes et déviées sans solution de continuité : l'un, 970 francs ;

Plaques tournantes de $2^m,60$: l'une, 1.800 francs ;

Ponts à bascule de 20 tonnes : l'un, 3.000 francs ;

Plaques tournantes pour machines : l'une, 4.850 francs ;

Grues fixes de 6 tonnes : l'une, 8.000 francs ;

Traversées à niveau des voies de l'État, traversée à une voie : l'une, 4.000 francs ;

Traversées à niveau des voies de l'État, traversée à deux voies : l'une, 8.000 francs ;

Installation de signaux pour protéger les traversées et appareils divers : l'un, 6.000 francs ;

Traversée pour wagon des voies de l'Etat (supplément sur le prix de la voie courante par voie traversée), 250 francs ;

Chariot roulant (non compris les voies) : l'un, 2.500 francs ;

Alimentations d'eau : l'une, 5.000 francs ;

Les prix à appliquer aux approvisionnements seront ceux indiqués ci-dessus, sous déduction d'un cinquième pour la pose.

Outillage des ateliers et des dépôts de la traction :

Par kilomètre de chemins de fer concédé (voir détail ci-après), 800 francs.

Ces 800 francs seront portés en compte au fur et à mesure de la livraison des objets désignés plus loin.

Outillage de l'exploitation et de la voie :

Par kilomètre de chemin de fer concédé, 300 francs.

II. — Stations.

Stations des chefs-lieux de canton, des têtes de ligne, des terminus ou des bifurcations. Bâtiments des voyageurs avec halle accolée, quais, cabinets d'aisance, lampisterie du type des tramways de la Charente-Inférieure, trottoirs, clôtures, empierrement des cours, y compris l'installation du télégraphe ou du téléphone pour relier ces stations : l'une, 19.400 francs.

Stations intermédiaires, abris du type des stations de la Charente-Inférieure, compris empierrement des cours : l'une, 2.000 francs.

Remises pour une machine, avec dortoir, type des tramways de la Charente-Inférieure : l'une, 4.000 francs ;

Remises pour deux machines, avec dortoir, type des tramways de la Charente-Inferieure : l'une, 7.500 francs ;

Remises pour quatre machines, avec dortoir, type des tramways de la Charente-Inférieure : l'une, 15.000 francs ;

Installations générales de la traction comprenant : ateliers, magasins, bureaux et logements pour employés :

Ligne des Sables-d'Olonne au Champ-Saint-Père, 30.000 francs ;

Autres lignes, 76.000 francs.

TROISIÈME PARTIE. — MATÉRIEL ROULANT.

Locomotive du poids de 17 tonnes en ordre de marche, type Charente-Inférieure : l'une, 32.000 francs ;

Voitures à voyageurs, type Charente-Inférieure : l'une, 6.000 francs ;

Voitures-fourgons, type Charente-Inférieure : l'une, 5.000 francs ;

Wagons couverts, type Charente-Inférieure : l'un, 4.000 francs ;

Wagons plates-formes et tombereaux, type Charente-Inférieure : l'un, 2.500 francs (deux tiers plates-formes et un tiers tombereaux) ;

Grues roulantes, type Charente-Inférieure : l'une, 7.000 francs ;

Frein à vide continu à installer sur la machine : par machine, 1.700 francs ;

Frein à vide et à main à 4 sabots pour voitures-fourgons, voitures à voyageurs et wagons couverts : par véhicule, 900 francs.

Boyaux et raccords dont seront munis les wagons pour les communications de l'appareil de la machine avec les voitures, les voitures-fourgons et les wagons couverts : par wagon, 225 francs ;

Frein à main à vis, à un seul sabot, pour les véhicules non munis du frein continu : par véhicule, 300 francs ;

Frein à main à vis, à quatre sabots, pour les véhicules non munis du frein continu : par véhicule, 500 francs.

OUTILLAGE DES ATELIERS ET DES DÉPÔTS DE LA TRACTION.

Cet outillage comprendra :

1° Les machines-outils suivantes, comptées pour une somme de 86.000 francs ;

Une machine à vapeur de 10 chevaux avec ses accessoires ; une chaudière pour ladite machine avec accessoires et bâti : un tour à roues montées, hauteur des pointes 0m,600, banc de 2 mètres ; un tour à fileter et à charioter, banc de 4 mètres, hauteur des pointes 0m,250 ; une raboteuse, plateau de 0m,60 × 1m,50 ; un étau limeur ; une perceuse à plateau et étau pouvant aléser des trous de 0m,06 ; une presse hydraulique à caler les roues sur les essieux ; une scie à ruban, diamètre des poulies 1 mètre ; une machine à raboter sur une face ; une bouveteuse pour moulurer les bois ; une perceuse à bois ; une meule à émeri ; une meule en grès avec auge ; un soufflet de forge avec tuyère pour forge fixe ; une forge volante : une scie à scier les fers à froid ; un four à chauffer les bandages ; une scie circulaire à bois ; deux pompes à pression pour lavage des machines.

2° Les pièces de rechange suivantes, comptées pour une somme de 38.000 francs :

10 essieux de locomotives ; 5 bielles ; 5 manivelles motrices ; 3 pistons ; 4 tiroirs complets ; 3 cylindres ; 4 jeux de coussinets pour locomotive ; 15 essieux montés de voitures et wagons ; 4 jeux de ressorts de suspension pour voitures ; 5 plaques de garde pour voitures et wagons ; 10 jeux de ressorts de suspension pour wagons ; 25 boites à huile ; 40 coussinets de voitures et wagons ; 10 tampons de voitures et wagons ; 25 faux tampons de voitures et wagons ; 2 tampons de machines ; 20 faux tampons de machines ; 25 crochets de traction ; 5 ressorts de traction ; 10 ressorts de choc.

3° L'outillage d'ajustage suivant, compté pour une somme de 3.800 francs :

10 étaux d'ajusteur ; 2 établis en bois de peuplier ; 1 paire de cisailles à main ; 20 marteaux à main ; 12 compas à pointe ; 6 compas d'épaisseur ; 1 lot de limes diverses ; 4 filières de 8 à 40 ; 2 règles d'acier de 50 centimètres à 1 mètre ; 9 tourne-à-gauche à deux branches ; 9 tourne-à-gauche à une branche ; 1 machine à percer à colonne ; 2 cliquets à percer ; 2 équerres à chapeau ; 1 marbre en fonte de 0m,30 × 0m,35 ; 1 marbre en fonte de 0m,60 × 0m,60 ; 1 troussequin en fer ; 1 jeu de chiffres de 6 millimètres de hauteur pour marque à froid ; 1 vilebrequin à engrenage ; 1 boîte à foret avec archet ; 1 filière à trous partant de 0,009 avec ses tarauds : 6 équerres simples ; 2 étaux à main ; 1 étau tournant ; 1 lot burins et bédanes.

4° L'outillage de menuiserie suivant, compté pour une somme de 3.000 francs :

2 établis de menuisier ; 2 maillets ; 2 marteaux à main ; 1 varlope ; 2 riflards ; 2 rabots ordinaires ; 1 rabot rond ; 2 guillaumes de 30 millimètres ; 2 bouvets d'écartement ; 2 bouvets de 27 millimètres ; 1 bouvet renforcé ; 1 bouvet à lambris minces ; 1 bisaiguë ; 1 scie allemande ; 1 scie à tenon ; 1 scie à chantourner ; 1 scie à araser ; 1 égoïne ; 1 cric serre-joint à simple noix ; 2 vilebrequins ordinaires ; 1 pot à colle avec bain-marie ; 4 râpes à bois demi-rondes ; 4 râpes à bois plates ; 12 ciseaux divers à bois ; 6 bédanes divers de 5, 7 et 9 millimètres ; 4 gouges ; 1 hache à main ; 1 lot de mèches diverses.

5° L'outillage de forge suivant, compté pour une somme de 2.400 francs :

1 soufflet de forge avec brimbale ; 2 jeux de forge au vent ; 2 enclumes ; 1 forge portative ; 2 marteaux à frapper devant ; 2 marteaux à main ; 1 chasse-carré ; 3 dégorgeoirs ; 1 lot de tenailles ; 1 étau à chaud.

6° L'outillage de locomotive suivant, compté pour une somme de 2.240 francs par locomotive :

2 falots ; 1 lanterne à trois feux ; 1 vérin de 10.000 kilogrammes ; 1 cric de 8.000 kilogrammes ; 1 coffre à agrès ; 1 caisse à outils ; 1 caisse à effets ; 1 assortiment complet de toutes les clés ; 1 lanterne niveau d'eau ; 1 clé anglaise ; 1 piquefeu ; 1 lance ; 1 pelle à charbon ; 1 boîte à règlement ; 1 chasse-tampons ; 1 porte-pince ; 1 masse en cuivre ; 1 tournevis ; 2 burins ; 2 bédanes ; 2 chasse-clavettes ; 1 seau en toile ; 1 bidon ; 1 burette à long bec ; 4 tampons fer ; 4 tampons bois dur.

Fait double à la Roche-sur-Yon, le 10 juin 1896.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE I.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le réseau de tramways qui fait l'objet du présent cahier des charges est destiné au transport des voyageurs et des marchandises.

La traction aura lieu par locomotives à vapeur.

Art. 2. — Ce réseau comprendra les lignes suivantes :

1° La Roche-sur-Yon aux Herbiers ;

2° Les Quatre-Chemins-de-l'Oie à Montaigu ;

3° Les Sables-d'Olonne au Champ-Saint-Père ;

4° L'Aiguillon-sur-Mer à Chantonnay ;

5° La Roche-sur-Yon à Legé.

Elles emprunteront sur une partie de leur parcours les voies publiques suivantes :

1° Ligne de la Roche-sur-Yon aux Herbiers : route nationale n° 160 ;

2° Ligne des Quatre-Chemins-de-l'Oie à Montaigu : route nationale n° 137, chemin de grande communication n° 32 ;

3° Ligne des Sables-d'Olonne au Champ-Saint-Père : traverse des Sables-d'Olonne (rue de la Passerelle et promenade Dupont), chemin vicinal ordinaire n° 11, route nationale n° 149, chemin de grande communication n° 10 ;

4° Ligne de l'Aiguillon-sur-Mer à Chantonnay : chemin de grande communication n° 14, port de Luçon, rue du Mûrier, route nationale n° 137 ;

5° Ligne de la Roche-sur-Yon à Legé : chemin de grande communication n° 2, chemin de grande communication n° 24, chemin de grande communication n° 81, route nationale n° 178.

Art. 3. — Pour chaque ligne les travaux devront être commencés dans un délai de six mois à partir de l'arrêté préfectoral qui déterminera sur le vu des projets présentés par les chemins de fer de l'Etat, les terrains à exproprier en vertu de l'article 11 de la loi du 3 mai 1841. Ils seront poursuivis de telle façon que tout le réseau soit livré à l'exploitation dans un délai de deux ans et demi à partir du commencement d'exécution des travaux.

Art. 4. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1 mètre.

La largeur des locomotives et des caisses des véhicules, ainsi que de leur chargement, ne dépassera pas 2m,20, et la largeur du matériel roulant, y compris toutes saillies, notamment celle des marchepieds

latéraux, restera inférieure à 2m,20 ; la hauteur du matériel roulant au-dessus des rails sera au plus de 3m,50.

Dans les parties à deux voies la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 1m,70.

Art. 10. — Les voies devront être établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Les rails seront en acier type Vignole et du poids de 18 kilogrammes au moins par mètre courant ; ils seront posés sur des traverses espacées de 85 centimètres d'axe en axe en moyenne.

Art. 11. — Les trains ne s'arrêteront qu'aux stations et haltes.

Le nombre des stations est fixé à 31 ; celui des haltes à 7, y compris les gares de jonction avec le réseau de l'État.

L'emplacement des gares, stations et haltes de voyageurs est arrêté par le conseil général, sur les propositions des chemins de fer de l'État après une enquête spéciale. Il est toutefois entendu dès à présent qu'il sera établi des stations ou des haltes, pour le service des voyageurs, suivant les indications ci-après :

1° Ligne de la Roche-sur-Yon aux Herbiers : la Roche-sur-Yon, la Ferrière, les Essarts, Sainte-Florence-de-l'Oie, les Quatre-Chemins-de-l'Oie, Vendrennes, les Herbiers ;

2° Ligne des Quatre-Chemins-de-l'Oie à Montaigu : Saint-Fulgent, Chavagnes-en-Paillers, Saint-Georges-de-Montaigu ;

3° Ligne des Sables-d'Olonne au champ Saint-Père : les Sables-d'Olonne, Talmont, Saint-Hilaire-la-Forêt (halte), Avrillé, les Moutiers-les-Mauxfaits, Saint-Vincent-sur-Graon (halte), le Champ-Saint-Père ;

4° Ligne de l'Aiguillon-sur-Mer à Chantonnay : l'Aiguillon-sur-Mer, port de l'Aiguillon-sur-Mer (halte), Saint-Michel-en-l'Herm, Triaize, port de Luçon (halte), Luçon-Sainte-Gemme-la-Plaine, Saint-Jean-de-Beugné, Sainte-Hermine, Féole, la Leue (halte), le Charpre (halte), le pont Charron (halte), Chantonnay ;

5° Ligne de la Roche-sur-Yon à Légé : la Roche-sur-Yon, Mouilleron-le-Captif, le Poiré-sur-Vie, Beaufou, Palluau, Saint-Étienne-du-Bois, Legé.

Les bâtiments seront construits économiquement, suivant des dispositions analogues à celles adoptées pour les tramways de la Charente-Inférieure (*).

(*) Pour le reste, voir le type. *Ann.* 1882, page 292 ; et *Journal officiel* du 23 novembre 1897.

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT.

(N° 75)

[7 août 1896]

Travaux publics. — Décompte. — Chemins de fer. — (Sieurs Lachenaud frères.)

Carrières. — Emploi de carrières autres que celles prévues au devis : pas d'indemnité due aux entrepreneurs qui ont opéré ce changement de leur plein gré et sans ordre écrit (III).

Déblais. — Prix forfaitaire. — Le prix du mètre cube de terrassements ayant été fixé à forfait, sans aucune classification des déblais, il n'y a pas lieu à supplément de prix à raison de glaise ou d'argile rencontrées dans les déblais (I).

Poisonnement. — Il ne doit pas en être tenu compte dans le calcul du cube des déblais, alors même qu'il s'agit d'emprunts imprévus (II).

I. EN CE QUI CONCERNE *la demande d'un supplément de prix pour déblais de nature imprévue.* — Considérant qu'aux termes de l'article 98 du devis un prix moyen du mètre cube de déblais était établi en tenant compte des diverses natures de terrains et que les entrepreneurs devaient s'assurer très exactement de toutes les difficultés que pouvaient présenter les diverses tranchées, ainsi que de la proportion des déblais dans la terre, le tuf, le rocher au pic, à la pince ou à la mine ; que même cet article spécifiait expressément que les réclamations présentées ultérieurement à ce sujet seraient rejetées, alors même que les sondages auraient été exécutés en dehors de l'emprise ou qu'ils auraient été inachevés ;

Considérant qu'il résulte de ces dispositions que le prix du mètre cube de terrassements a été fixé à forfait sans aucune classification des déblais ; que la présence de la glaise et de l'argile était d'ailleurs prévue par l'administration ; que, dans

ces circonstances, c'est à bon droit que le conseil de préfecture a rejeté la réclamation des requérants sans ordonner l'expertise ;

II. *En ce qui concerne l'emprunt de la Vieble en élargissement de la gare de Saint-Pardoux.* — Considérant qu'aux termes de l'article 97 du devis il ne doit jamais être tenu compte du foisonnement dans le calcul du cube des déblais; qu'aux termes de l'article 99 on ne doit tenir compte pour les transports que des distances réellement parcourues; que ces prescriptions s'appliquent à tous les emprunts, même à ceux qui ne sont pas prévus au projet ; qu'ainsi c'est avec raison que, par l'arrêté attaqué, le conseil de préfecture a décidé qu'il ne serait pas tenu compte du foisonnement dans l'évaluation de l'indemnité à allouer de ce chef aux entrepreneurs ;

III. *En ce qui concerne le changement de carrières.* — Considérant que c'est de leur plein gré et sans aucun ordre écrit que les entrepreneurs ont extrait des moellons et pris du sable dans des carrières autres que celles prévues au devis ; qu'en cours d'exécution des travaux ils n'ont jamais opposé à l'administration l'insuffisance de ces carrières ; qu'ainsi c'est à bon droit que le conseil de préfecture a refusé de leur allouer de ce chef une indemnité... (Rejet.)

(N° 76)

[7 août 1896]

Travaux publics. — Décompte. — Chemin de fer.
— (Sieurs Lachenaud frères.)

Déblais. — Indemnité demandée pour déblais de nature imprévue. Rejet : le devis prévoit, pour les déblais de toutes natures, un prix moyen, fixé à forfait (II).

Emprunts faits, sans ordre écrit, sur des terrains appartenant à l'État : comblement mis à la charge de l'entrepreneur (III).

Rechargements à la suite de tassements. Pas d'indemnité due à l'entrepreneur, celui-ci étant, d'après le devis, tenu jusqu'à l'expiration du délai de garantie de réparer les effets des tassements dans les remblais (IV).

Terrassements. — Ordre de service. — Absence de réclamation

immédiate contre un ordre de service portant relèvement dans l'altitude des terrassements. Rejet de la demande d'indemnité, par application des dispositions du cahier des charges (1).

I. En ce qui concerne *les tranchées de Beauvoir, de Roy-des-Bois, de Fers-de-la-Ruelle et de Saint-Clément.* — Considérant que les entrepreneurs soutiennent qu'à la suite de l'ordre de service du 21 avril 1880, portant relèvement dans l'altitude des terrassements, ils ont été obligés de combler une partie des travaux de déblais par eux déjà faits en exécution du projet primitif; qu'ainsi l'Administration est tenue de leur payer le prix de ce travail ;

Mais considérant qu'aux termes de l'article 97 du devis tout commencement d'exécution sans réclamation de la part de l'entrepreneur entraîne pour celui-ci l'acceptation de la partie correspondante de l'avant-métré et que les métrés partiels qui n'ont donné lieu à aucune réclamation servent de base au règlement définitif du cube des terrassements ; qu'il résulte de l'instruction que les entrepreneurs n'ont élevé aucune réclamation contre l'ordre de service du 21 avril 1880 au moment où il leur a été notifié, qu'ils se sont bornés à réclamer en mars 1881 contre le décompte de fin d'année ; que, dans ces circonstances, ils ne sont pas recevables à réclamer de ce chef une indemnité, et que c'est à bon droit que le conseil de préfecture a rejeté leur demande sans ordonner l'expertise;

II. *En ce qui concerne la demande d'indemnité pour déblais de nature imprévue.* — Considérant qu'aux termes de l'article 98 du devis un prix moyen du mètre cube de déblai est établi en tenant compte des diverses natures de terrains et que l'entrepreneur devra se rendre compte très exactement, avant l'adjudication, des difficultés que peuvent présenter les diverses tranchées, parce qu'après l'adjudication les prix ne peuvent être modifiés sous aucun prétexte ; qu'ainsi ce prix constitue un forfait accepté par l'entrepreneur et que ce dernier n'est pas, dès lors, recevable à réclamer de ce chef une indemnité ; que l'arrêté attaqué doit donc être maintenu;

III. *En ce qui concerne les chambres d'emprunt de la gare d'Aiffres.* — Considérant que les entrepreneurs ont ouvert deux chambres d'emprunt pour construire la plate-forme de la gare d'Aiffres, qu'ils ne justifient d'aucun ordre écrit les autorisant à faire ces emprunts sur les terrains voisins de la gare et appartenant à l'État ; que, dans ces circonstances, l'Administration était en droit de leur prescrire de combler à leurs frais les fouilles des emprunts ainsi

faits; qu'aux termes de l'article 61 du devis les emprunts restent à la charge de l'entreprise ; qu'ainsi c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté leur réclamation;

IV. *En ce qui concerne les frais accessoires de rechargement à la suite des tassements qui se sont produits entre les piquets* 390 *et* 394 + 10. — Considérant qu'aux termes de l'article 118 du devis les entrepreneurs doivent, jusqu'à l'expiration du délai de garantie, réparer les effets des tassements dans les remblais ; qu'ainsi c'est à bon droit que le conseil de préfecture a, par l'arrêté attaqué, refusé toute indemnité aux entrepreneurs pour frais accessoires occasionnés par les rechargements entre les piquets 390 et 394... (Rejet.)

(N° 77)

[7 août 1896]

Travaux publics. — Occupation temporaire et extraction de matériaux. — (Sieur de Lareinty.)

Carrières inexploitées. — L'indemnité due, en ce qui touche des parcelles ne renfermant pas de carrière en exploitation au moment où elles ont été occupées, ne peut comprendre que la réparation du dommage, et non la valeur des matériaux extraits (I).

L'écoulement des eaux d'une carrière ne peut pas, alors qu'il s'agit d'une carrière déjà exploitée lors de l'occupation, donner lieu à l'allocation d'une indemnité spéciale, distincte du prix des matériaux extraits. — Cet écoulement ne constitue qu'une conséquence de l'exploitation (I).

Parcelles non occupées. — Il n'y a pas lieu d'allouer une indemnité pour des parcelles comprises dans les arrêtés d'occupation, mais non effectivement occupées (III).

Procédure. — Conseil de préfecture. — Chose jugée. — Arrêté ayant alloué une indemnité avant qu'il ait été procédé à une expertise ordonnée par le conseil d'État : annulation (I, IV).

Qualité pour réclamer. — Vendeur et acquéreur. — L'acquéreur de terrains, occupés pour l'exécution de travaux publics et sur lesquels une voie ferrée a été construite, a droit à une indemnité égale à celle qu'aurait pu réclamer le vendeur pour le dom-

mage à lui causé dans le présent par l'existence de cette voie ferrée (II).

Mais il ne saurait se prévaloir du préjudice spécial résultant de ce que ces parcelles ont été englobées par lui dans un vaste domaine créé depuis cette époque (II).

En ce qui touche les sommes dues pour dépréciation définitive, l'acquéreur qui ne justifie pas être cessionnaire des droits à indemnité du vendeur ne saurait présenter aucune réclamation pour les dommages antérieurs à l'acquisition. L'indemnité pour les dommages postérieurs ne pourra être fixée qu'à la fin de l'occupation (IV).

I. En ce qui concerne *l'indemnité due pour occupation de terrain jusqu'au 31 décembre 1890.* — Considérant qu'il résulte d'une décision du conseil d'État du 10 mai 1895 (*), intervenue entre le sieur de Lareinty et l'entrepreneur Hainaux, que les parcelles acquises par le requérant au sieur Burneau ne renfermaient pas de carrières en exploitation au moment où elles ont été occupées ; que, par suite, l'indemnité à laquelle le requérant a le droit de prétendre pour cette occupation ne peut comprendre que la réparation du dommage qu'il a souffert, et non la valeur des matériaux extraits ; que le sieur de Lareinty ne justifie pas que l'arrêté attaqué qui a homologué sur ce point l'avis de la majorité des experts ait fait une appréciation insuffisante du préjudice qui lui a été causé ; qu'ainsi sa requête doit être rejetée en tant qu'elle s'applique auxdites parcelles ;

Mais considérant, en ce qui concerne les parcelles acquises du sieur Charbonnier, que la décision précitée a renvoyé le sieur de Lareinty devant le conseil de préfecture pour qu'il soit décidé, après expertise régulière, si ces parcelles renfermaient ou non une carrière en exploitation; que l'arrêté attaqué, en fixant l'indemnité due au sieur de Lareinty avant que cette question ait été tranchée, se trouve en contradiction sur ce point avec la décision du conseil d'État ; qu'il y a lieu d'en prononcer l'annulation et de renvoyer les parties devant le conseil de préfecture pour que l'indemnité afférente à ces parcelles soit fixée après que cette question aura été résolue ;

Considérant que, par les mêmes raisons, il y a lieu de réformer l'arrêté attaqué en temps qu'il a dès à présent alloué une

(*) Voir *Ann.* 1896, p. 25.

indemnité au sieur de Lareinty à raison des dommages que lui aurait causés le déversement des eaux de la carrière ; qu'en effet l'écoulement de ces eaux est une conséquence de l'exploitation même de la carrière ; que, par suite, le requérant n'aurait droit à aucune indemnité spéciale, en ce qui concerne les parcelles Charbonnier, s'il était reconnu après expertise qu'il a droit au prix de matériaux extraits, et que ces parcelles renfermaient une carrière en exploitation.

II. — *En ce qui concerne l'indemnité réclamée par le sieur de Lareinty pour la gêne apportée à l'exploitation de son domaine par l'établissement d'un chemin de fer.* — Considérant qu'il résulte de l'instruction que la voie ferrée a été établie pour l'exploitation de la carrière sur des parcelles appartenant à cette époque au sieur Burneau ;

Considérant que le sieur de Lareinty, qui postérieurement à cette occupation s'est rendu acquéreur de ces terrains, est fondé à réclamer une indemnité égale à celle qui aurait pu être prétendue par le sieur Burneau s'il était demeuré propriétaire de ces parcelles, pour le dommage à lui causé dans le présent par l'existence du chemin de fer et la privation de jouissance qui en est la conséquence ; que le sieur de Lareinty ne justifie pas que l'arrêté attaqué, en homologuant l'avis de la majorité des experts, lui ait accordé une indemnité insuffisante ;

Considérant, par contre, que le requérant ne saurait se prévaloir du fait que les parcelles dont s'agit ont été englobées par lui dans un vaste domaine qu'il a créé depuis cette époque, pour soutenir que l'entrepreneur est responsable de la gêne apportée par la voie ferrée à l'exploitation de l'ensemble de ce domaine et que, sur ce point, sa demande doit être rejetée ;

III. *En ce qui concerne l'indemnité réclamée pour une surface de 11 hectares 61 ares 40 centiares comprise dans les arrêtés d'occupation, mais non effectivement occupés.* — Considérant que ces terrains ont continué à être exploités par le sieur de Lareinty ; que, dans ces conditions, c'est avec raison que le conseil de préfecture n'a fait entrer en ligne de compte pour les calculs de l'indemnité que les parcelles de terrain dont la jouissance avait été effectivement retirée au requérant.

IV. *Sur la fixation de l'indemnité de dépréciation définitive :*

En ce qui concerne les parcelles acquises du sieur Burneau : — Considérant, d'une part, que le sieur de Lareinty ne justifie pas qu'il soit cessionnaire des droits à indemnité du sieur Burneau et qu'il ne saurait présenter aucune réclamation pour les

dommages antérieurs à son acquisition ; que, d'autre part, pour les dommages postérieurs à cette époque, une indemnité de dépréciation ne pourra être fixée que lorsqu'il sera possible d'apprécier à la fin de l'occupation dans quel état les terrains seront rendus à l'intéressé.

En ce qui concerne les parcelles acquises du sieur Charbonnier : — Considérant qu'une indemnité de dépréciation ne pourra être déterminée qu'après que notamment la question de savoir si ces parcelles renfermaient une carrière en exploitation aura été résolue; qu'ainsi la disposition de l'arrêté par laquelle le conseil de préfecture a statué sur ce chef de la réclamation est prématurée; qu'il y a lieu de l'annuler et de renvoyer les parties devant cette juridiction pour qu'il y soit ultérieurement statué ce qu'il appartiendra.

Sur les intérêts des intérêts : . . . .

Sur les frais d'expertise : — Considérant que, dans les circonstances de la cause, il y a lieu de maintenir la répartition faite par le conseil de préfecture. (L'arrêté attaqué est annulé : 1° en tant qu'il a alloué au sieur de Lareinty une indemnité pour l'occupation des parcelles qu'il avait acquises du sieur Charbonnier et pour le préjudice causé à sa propriété par l'écoulement des eaux de la carrière ; 2° en tant qu'il a fixé une indemnité de dépréciation définitive tant pour les parcelles acquises du sieur Burneau que pour celles acquises du sieur Charbonnier. Les parties sont renvoyées devant le conseil de préfecture pour être statué ce qu'il appartiendra sur les points ci-dessus, après l'expertise ordonnée par la décision du conseil d'État en date du 10 mai 1895. Les intérêts des sommes dues au sieur de Lareinty seront capitalisés pour produire eux-mêmes intérêts aux dates des 27 septembre 1892 et 25 novembre 1893. Surplus des conclusions du sieur de Lareinty rejeté. Il sera fait masse des dépens qui seront supportés un tiers par le sieur de Lareinty et deux tiers par le sieur Hainaux.)

(N° 78)

[7 août 1896]

Voirie (grande). — Contravention. — Canal de navigation. — Interception d'une écluse. — Frais du procès-verbal. — Absence d'amende. — (Ministre des travaux publics contre sieur Gateau.

Le fait de barrer une écluse avec un bateau, de façon à intercepter le passage, constitue une contravention de grande voirie.

Frais du procès-verbal. — La condamnation aux frais du procès-verbal ne constitue pas une peine accessoire à l'amende. En conséquence, cette condamnation doit être prononcée même quand il s'agit d'une contravention qui n'est punie d'aucune amende (*).

Considérant que, si aucun des anciens règlements maintenus par la loi des 19-22 juillet 1791 ne punit d'une amende le fait relevé à la charge du sieur Gateau par le procès-verbal susvisé, cette circonstance ne pouvait dispenser le conseil de préfecture, qui a, avec raison, décidé que le fait dont s'agit constituait une contravention aux dispositions de l'article 8 de l'arrêt du Conseil du 24 juin 1777, de condamner le sieur Gateau aux frais du procès-verbal par application des dispositions combinées de l'article 62 et de l'article 63, § 2, de la loi du 22 juillet 1889; qu'ainsi le Ministre des travaux publics est fondé à demander l'annulation de l'arrêté attaqué... (Arrêté annulé. Sieur Gateau condamné aux frais du procès-verbal.)

(*) Voyez 22 février 1895 Ministre des travaux publics contre Jallna 1895, p. 860

(N° 79)

[8 août 1896]

Travaux publics communaux. — Décompte. — Ville de Paris. — Hôtel de Ville. — (Sieur Vernaud contre Ville de Paris.)

[Suite de la décision du 8 juin 1888] (*)

Dommages causés à l'entrepreneur. — Retards et défaut d'unité dans la délivrance des ordres de service relatifs à l'exécution de l'édifice; difficultés d'approvisionnement; encombrement des chantiers; sujétion prétendue; griefs démentis par l'expertise (I, II).

Remaniement dans les projets primitifs, prescrit par la Ville, ayant occasionné un retard dans l'exécution; préjudice causé à l'entrepreneur nonobstant une clause, limitant les cas de résiliation et le montant des dommages-intérêts; indemnité allouée (III) et fixée en tenant compte du fonds de roulement engagé dans l'entreprise, des dépenses du personnel et de la valeur du matériel (IV).

Augmentation des matériaux et de la main-d'œuvre en cours d'exécution subie par l'entrepreneur à raison des retards apportés à l'exécution de l'ouvrage. Indemnité allouée (V).

Privation de l'exercice de l'industrie; grief contredit par l'expertise; d'ailleurs, dans l'espèce, l'entrepreneur n'a pu achever l'ouvrage; pas de préjudice. Indemnité refusée (VI).

CONSIDÉRANT que les deux recours ci-dessus visés sont connexes, qu'ainsi il y a lieu de les joindre, pour qu'il y soit statué par une même décision;

I. AU FOND : *Sur les conclusions du sieur Vernaud tendant à l'allocation d'une indemnité de 97.124 francs à raison des sujétions qu'il aurait dû subir par suite du défaut d'ensemble dans les ordres de service relatifs aux parties de l'édifice en élévation :* — Considérant qu'il résulte de l'instruction que les ordres de service relatifs à l'élévation des bâtiments du préfet, des bureaux et du Boccador ont été donnés simultanément au mois de mai 1876, et ceux relatifs au bâtiment central et au bâtiment Lobau aux

(*) Voyez *Ann.* 1889, p. 467.

mois de mars et de juillet 1877 ; qu'il résulte du rapport des experts que, dans ces conditions, les travaux doivent être considérés comme ayant suivi une marche normale ; que, par suite, l'entrepreneur n'est pas fondé à réclamer une indemnité en alléguant que le montage des pierres n'a pu s'effectuer d'ensemble à cause du défaut d'unité des ordres de service et que la mauvaise direction de l'entreprise a eu pour résultat d'augmenter les difficultés du règlement des assises et des dallages ; qu'il ne justifie, en outre, de l'existence d'aucune sujétion particulière qui lui avait été imposée pour la fourniture et l'emploi des cintres; qu'ainsi c'est avec raison que les réclamations qu'il avait présentées sur les trois points ont été rejetées par le conseil de préfecture ;

II. *Sur les conclusions de l'entrepreneur tendant à l'allocation d'une somme de 325.082 francs à raison des conditions dans lesquelles il a été obligé d'effectuer ses approvisionnements, des déchets de pierre et l'augmentation de la main-d'œuvre qui en ont été la conséquence, et de l'encombrement des chantiers par suite de l'extension donnée aux démolitions.* — Considérant, d'une part, qu'il résulte de l'avis unanime des experts, que les ordres de service relatifs aux constructions en élévation ont été donnés à l'entrepreneur dans des conditions lui permettant d'effectuer ses approvisionnements par quantités importantes, et qu'il n'est pas fondé à soutenir qu'il a subi de ce chef un préjudice ; que, d'autre part, il ne saurait davantage prétendre qu'il a éprouvé un dommage par suite de l'encombrement de son chantier amené par l'extension imprévue donnée aux démolitions, alors qu'il résulte du rapport des experts que l'accès du chantier est toujours resté ouvert de plusieurs côtés ;

III. *Sur les conclusions de la ville de Paris tendant à la suppression des indemnités allouées à l'entrepreneur à raison des retards imputables à l'administration dans la marche des travaux.* — Considérant que, pour dénier tout droit à indemnité à l'entrepreneur, la Ville se fonde en premier lieu sur les termes de l'article 58 du cahier des charges, et en second lieu sur l'avis des experts ;

Considérant, d'autre part, qu'il résulte des termes de l'article 58 précité, que ce texte a eu uniquement pour but de limiter à certains cas déterminés le droit de l'entrepreneur, de demander la résiliation du marché et de restreindre la quotité des dommages-intérêts qu'il pourrait réclamer, mais qu'il n'a pas eu pour effet de le priver de tout droit à indemnité lorsque le retard qu'il

aurait subi dans l'exécution des travaux serait imputable à l'administration et lui aurait causé un préjudice, sans être toutefois de nature à ouvrir à son profit le droit de faire résilier l'entreprise ;

Considérant, d'autre part, que s'il résulte du rapport des experts, qu'une partie des retards est imputable à l'entrepreneur, l'administration ne saurait, en tout cas, décliner la responsabilité de ceux qui proviennent des modifications apportées au plan primitif et du relèvement du sol de l'Hôtel de Ville, prescrit au cours des travaux par le conseil municipal, puisque l'adjudicataire ne pouvait prévoir ces changements; que c'est avec raison que le conseil de préfecture, en tenant compte de la responsabilité encourue par les deux parties, a évalué, conformément à l'opinion subsidiaire des experts, les retards imputables à la ville à une durée moyenne de six mois, et que l'entrepreneur est fondé à raison de ce fait à demander l'allocation d'une indemnité ;

IV. *Sur les conclusions subsidiaires de la ville de Paris tendant à la réduction des indemnités allouées à l'entrepreneur pour les causes ci-dessus et sur le recours du sieur Vernaud tendant à l'augmentation de ces allocations.* — Considérant que le conseil de préfecture, pour fixer l'indemnité à laquelle le sieur Vernaud avait droit, a modifié les évaluations des experts relatives au fonds de roulement engagé dans l'entreprise, aux dépenses du personnel et à la valeur du matériel ;

Considérant, d'une part, que le conseil de préfecture, faisant état des pièces nouvelles qui lui étaient présentées, et n'avaient pas été soumises aux experts, a relevé avec raison l'évaluation du fonds de roulement à 400.000 francs, et celle des dépenses du personnel à 32.000 francs par an, il ne résulte, d'autre part, d'aucun document versé au dossier que l'appréciation faite par les experts de la valeur du matériel soit insuffisante ; qu'en effet le seul document produit à l'encontre de leur estimation est un état de matériel, qui, en l'admettant comme exact, s'applique à une période différente de l'entreprise, alors que les travaux avaient reçu tout leur développement ;

Considérant qu'il convient en conséquence de maintenir l'estimation du matériel fixée par les experts à 150.000 francs ; qu'en appliquant aux chiffres ci-dessus les bases adoptées par les experts pour déterminer le préjudice éprouvé par l'entrepreneur, il y a lieu de réduire à 34.667 francs l'indemnité à laquelle il a droit de ce chef et de rejeter pour le surplus tant le recours de la ville de Paris que celui du sieur Vernaud ;

V. *Sur les conclusions de la Ville tendant à la suppression des indemnités allouées au sieur Vernaud pour augmentation de la valeur des matériaux et de la main-d'œuvre par suite des retards qu'il a subis, et sur celles du sieur Vernaud tendant à l'allocation d'une somme de* 83.681 *francs.* — Considérant qu'il résulte du rapport des experts, que les retards subis par l'entrepreneur ont eu pour effet de l'obliger à payer certaines quantités d'ouvrages conformément aux prix des séries de la Ville, années 1875-1876 ou 1876-1877, alors que ces ouvrages auraient dû être réglés d'après les prix moins élevés des séries précédentes; que les experts ont évalué séparément pour chaque bâtiment le montant des ouvrages suivant les prix de l'une ou de l'autre série, et qu'ils ont constaté par la comparaison de ces deux évaluations que le sieur Vernaud avait supporté, par suite des retards imputables à la Ville, une augmentation de dépenses de 15.989 francs : que, d'une part, la Ville, ainsi qu'il a été dit ci-dessus, n'est pas fondée à critiquer la disposition de l'arrêté du conseil de préfecture qui a mis le paiement de cette somme à sa charge, en soutenant que les retards relevés par les experts ne sont pas de nature à engager sa responsabilité; que, d'autre part, l'entrepreneur ne saurait demander la réformation de cette disposition, soit en se plaignant de prétendues omissions dans le calcul des experts qui ne sont pas justifiées, soit en soutenant qu'ils ont négligé de tenir compte des retards qu'il a subis dans la démolition et la reconstruction du bâtiment Lobau ; qu'en effet la conservation de ce bâtiment était prescrite par les dispositions du projet primitif, et qu'aucun retard ne peut être imputé à l'administration jusqu'au 15 janvier 1876, date à laquelle l'entrepreneur a consenti à en effectuer la démolition ; qu'il résulte enfin du rapport des experts que les retards postérieurs à cette époque relatifs à ce bâtiment n'ont pas eu pour effet de modifier la série de prix applicable au règlement des ouvrages ; qu'ainsi les conclusions de la Ville de Paris et de l'entrepreneur doivent être rejetées ;

VI. *Sur les conclusions de l'entrepreneur tendant à l'augmentation des indemnités qui lui ont été allouées pour privation de l'exercice de son industrie et sur celles de la ville tendant à la suppression de ces allocations :* — Considérant qu'il résulte de l'avis unanime des experts que, dans les circonstances de la cause, les retards subis par le sieur Vernaud, qui n'a pu achever l'exécution des travaux faisant partie de son marché, n'ont pas eu pour conséquence de l'empêcher de se livrer à d'autres entreprises et de lui causer un préjudice dont il lui soit dû réparation ; qu'aucun document de

nature à contredire cette appréciation n'a été produit ni devant le conseil de préfecture, ni devant le conseil d'État ; que, dans ces circonstances, c'est à tort que l'arrêté attaqué a alloué au sieur Vernaud une indemnité de 12.000 francs, pour privation de l'exercice de son industrie, et qu'il y a lieu, conformément aux conclusions de la Ville de Paris, de réformer sur ce point l'arrêté attaqué et de rejeter le recours incident de l'entrepreneur ;

VII. *Sur les intérêts des intérêts...* — (Les condamnations prononcées contre la Ville de Paris par l'arrêté attaqué sont réduites d'une somme de 19.500 francs et ramenées au chiffre de 50.696 fr. 36. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Le recours du sieur Vernaud et le surplus des conclusions de la Ville de Paris sont rejetés. Les intérêts des sommes allouées au sieur Vernaud seront de nouveau capitalisés à son profit à la date du 12 avril 1894. Les dépens exposés par la Ville de Paris devant le conseil d'État seront supportés par les héritiers du sieur Vernaud.)

(N° 80)

[8 août 1896]

Travaux publics communaux. — Décompte. — Marché couvert. — Forfait. — (Sieur Lannes.)

En présence d'une clause portant que le marché est passé à forfait pour un prix global, applicable aux ouvrages complets et entièrement terminés, sans que l'entrepreneur puisse arguer d'une erreur, imprévision ou omission, l'entrepreneur n'est pas fondé à demander un supplément de prix, à raison de ce que le poids des fers et fontes (526.158 *kilogrammes*)*, employés dans la construction, a dépassé à l'exécution le chiffre prévu au marché* (400.000 *kilogrammes*).

Remboursement des droits d'octroi ; rejet : aucune stipulation du marché n'accordait l'exonération de ces droits.

Retards dans la livraison de l'ouvrage. — Demande en dommages-intérêts ; rejet : les premiers retards qui ont donné lieu à une mise en demeure ont été réglés par une convention qui stipulait de nouvelles pénalités pour les retards ultérieurs, et ceux-ci n'ont pas fait l'objet d'une nouvelle mise en demeure.

(N° 81)

[8 août 1896]

Travaux publics communaux. — Rues et places. — Modification aux accès. — Compensation de plus-value. — (Commune de Nogent-sur-Marne.)

Chemin rural transformé en rue; immeuble mis en contre-bas; indemnité allouée pour rétablissement des accès et dépréciation de la propriété, à raison tant de la situation en contre-bas que de l'impossibilité d'y pénétrer avec des voitures.

La compensation de plus-value résultant de la transformation en rue d'un chemin rural, quoique impraticable en hiver, ne saurait dans le cas particulier être opposable au riverain, cette plus-value n'étant pas spéciale à l'immeuble (*).

(N° 82)

[8 août 1896]

Voirie (grande). — Routes nationales. — Contraventions. — (Ministre des travaux publics contre sieur Cousin. — Sieur Gueirouard.)

Saillies non autorisées. — Le fait par un boucher de placer, sans autorisation, au-dessus de la grille fermant sa boutique, une série de crochets destinés à soutenir des quartiers de viande, faisant saillie sur la route, constitue une contravention prévue et réprimée par l'arrêt du Conseil du 27 février 1765 : condamnation à l'enlèvement, à l'amende et aux frais du procès-verbal.

Procédure. — Jour de l'audience inexactement indiqué dans la convocation adressée au contrevenant; impossibilité de présenter des observations orales; arrêté annulé : renvoi devant le conseil de préfecture.

(*) Rap. 1er avril 1887, ville de Paris (*Ann.* 1888, p. 94) ; 22 décembre 1893, ville de Saint-Omer (*Ann.* 1894, p. 809).

TRIBUNAL DES CONFLITS.

(N° 83)

[21 novembre 1896]

Travaux publics — Syndicat autorisé. — Parcelle occupée. — Discussion sur l'étendue de l'engagement des associés. — Compétence. — (Sieur Cellarier contre Association du canal de Gignac.)

Les contestations sur l'étendue des engagements pris par les membres d'un syndicat autorisé pour l'exécution de travaux publics sont de la compétence des conseils de préfecture (lois du 28 pluviôse an VIII *et du* 21 *juin* 1865).

En conséquence, si, pour justifier sa demande en indemnité pour dommages causés à une parcelle par l'exécution d'un canal, le demandeur soutient que l'engagement qu'il a pris comme associé de ne réclamer aucune indemnité ne s'appliquait pas à la parcelle occupée et dont il n'est devenu propriétaire qu'après son engagement, l'examen préjudiciel de l'étendue de cette obligation appartient au conseil de préfecture, alors même que la loi qui déclare l'utilité publique des travaux aurait donné à l'autorité judiciaire compétence pour régler les indemnités.

Vu l'arrêté, en date du 24 juin 1896, par lequel le préfet du département de l'Hérault a élevé le conflit d'attributions dans l'instance engagée devant le tribunal de Lodève entre les sieurs Falgairolles, Prat et Giraud, entrepreneurs des travaux du canal de Gignac, le syndicat dudit canal et le sieur Jacques Cellarier, propriétaire, demeurant à Gignac ;

Vu l'exploit du 9 janvier 1896, par lequel le sieur Cellarier a assigné les sieurs Falgairolles, Prat et Giraud, devant le juge de paix du canton de Gignac pour, attendu que les susnommés ont pénétré sans droit sur un terrain appartenant au demandeur et y ont occasionné des dommages par l'établissement de fossés et

rigoles, se voir condamner au payement de la somme de 150 francs à titre de dommages-intérêts et au rétablissement des lieux dans leur état primitif;

Vu les jugements, en date des 11, 18 et 25 janvier 1896, par lesquels le juge de paix se déclare compétent pour connaître de la demande du sieur Cellarier, et, sans ordonner la démolition des travaux exécutés en vertu d'une déclaration d'utilité publique, condamne les sieurs Falgairolles, Prat et Giraud à payer au sieur Cellarier la somme de 54 fr. 20, tant pour les dommages causés à sa propriété que pour la servitude qu'ils y ont établie pour le passage d'un canal tertiaire;

Vu l'acte en date du 21 mars 1895, par lequel les sieurs Falgairolles, Prat et Giraud interjettent appel de ces jugements devant le tribunal de Lodève;

Vu les conclusions en intervention prises devant ce tribunal par le syndicat du canal de Gignac, et tendant au renvoi à la juridiction administrative de l'exception préjudicielle soulevée par les défendeurs et prise de ce que le sieur Cellarier, membre de l'association autorisée du canal de Gignac, dont les travaux ont été déclarés d'utilité publique par la loi du 13 juillet 1882, serait tenu, d'après les statuts de l'association approuvés par une décision du Ministre de l'agriculture du 14 mars 1883, de supporter, sans indemnité, le dommage dont il poursuit la réparation;

Vu... (le déclinatoire du préfet de l'Hérault et les conclusions du ministère public tendant à l'admission du déclinatoire du préfet);

Vu le jugement, en date du 11 juin 1896, par lequel le tribunal de Lodève, se fondant sur ce que la loi du 13 juillet 1882 a attribué compétence au juge de paix pour régler les indemnités dues aux propriétaires dont les terrains seraient occupés à titre de servitude par les ouvrages du syndicat, et que si, d'après l'acte d'association, les associés doivent supporter la servitude sans pouvoir prétendre à une indemnité, le texte dudit acte établit d'une façon claire et précise que l'obligation des associés est limitée aux terrains pour lesquels ils ont souscrit à l'arrosage et ne peut s'étendre à une parcelle acquise par le sieur Cellarier postérieurement à son engagement, rejette le déclinatoire, reçoit l'intervention du syndicat, et, statuant au fond, rejette l'appel, confirme les jugements entrepris dans toutes leurs dispositions et condamne les entrepreneurs à l'amende et aux dépens;

Vu le jugement, en date du 27 juin 1896, par lequel le tribunal de Lodève a ordonné, sur les réquisitions du ministère public, qu'il serait sursis à toute procédure judiciaire;

CONSIDÉRANT qu'à la réclamation formée par le sieur Cellarier à raison des ouvrages exécutés sur une parcelle lui appartenant par les entrepreneurs du canal de Gignac, ces entrepreneurs et le syndicat du canal, partie intervenante devant le tribunal de Lodève, ont opposé l'adhésion donnée par le sieur Cellarier à l'association syndicale, dont les statuts, approuvés par une décision du Ministre de l'agriculture, obligeraient les associés à supporter, à titre de servitude et sans indemnité, l'établissement sur leurs fonds des ouvrages d'irrigation ; que le sieur Cellarier a répliqué que la disposition des statuts invoquée par la défense ne s'étendait pas à une parcelle qu'il avait acquise postérieurement à son entrée dans l'association et pour laquelle il n'avait pas souscrit à l'arrosage ; qu'ainsi la solution du litige était subordonnée à l'interprétation des statuts de l'association ;

Considérant que si l'autorité judiciaire était compétente, aux termes de l'article 8 de la loi du 13 juillet 1882, pour régler l'indemnité pouvant être due au sieur Cellarier, il n'appartenait pas, en tous cas, à cette autorité de donner l'interprétation d'où dépendait le droit de ce propriétaire à une indemnité ;

Considérant, en effet, que l'engagement pris par le sieur Cellarier de concourir aux travaux à entreprendre par l'association du canal de Gignac et défini par l'acte d'association avait pour objet l'exécution de travaux publics et que, dès lors, la contestation soulevée sur l'étendue dudit engagement devait être portée devant le conseil de préfecture par application des lois des 28 pluviôse an VIII et 21 juin 1865 ; que, dans ces conditions, c'est avec raison que le préfet du département de l'Hérault a revendiqué pour la juridiction administrative la connaissance de la question préjudicielle ci-dessus précisée et que c'est illégalement et sans droit que le tribunal de Lodève, après avoir rejeté le déclinatoire du préfet, a passé outre au jugement du fond... (Arrêté de conflit confirmé. Jugement annulé.)

CIRCULAIRES MINISTÉRIELLES.

(N° 84)

[29 janvier 1898]

Chemins de fer. — Mesures de sécurité.

Messieurs les Administrateurs, les premiers résultats de l'enquête sur l'accident survenu au Péage-de-Roussillon (réseau de P.-L.-M.) ont appelé mon attention sur divers points que je crois devoir vous signaler dès à présent.

Je tiens à indiquer quatre ordres de faits : le fonctionnement des freins continus, l'insuffisance des feux d'arrière des trains, celle du signal optique mis à la disposition des conducteurs d'arrière, enfin l'utilité d'avoir sur les machines un signal spécial pour les cas de danger.

En ce qui concerne les freins, je sais que de grands progrès ont déjà été réalisés dans l'installation de ces appareils et dans les tuyaux d'accouplement qui les joignent d'une voiture à l'autre. Aujourd'hui la plupart des compagnies, dans le but d'éviter les accidents provenant de la rupture d'un tube, numérotent le lot en recevant la livraison d'une série de tubes et, si le pourcentage des tubes qui se brisent est supérieur à 10 0/0, elles mettent le lot au rebut. Mais ce pourcentage paraît assez considérable, et j'estime qu'il convient d'examiner s'il n'y aurait pas lieu de le réduire.

En ce qui touche l'éclairage des fourgons d'arrière des trains, il est à remarquer que, tandis que tout le matériel des chemins de fer (machines, tenders, wagons, essieux, freins, etc.) a été sensiblement transformé et amélioré, le mode d'éclairage des fourgons de queue n'a pas changé. Et cependant il est essentiel, pour empêcher les collisions, que les signaux d'arrière d'un train

soient visibles d'aussi loin que possible, dans la nuit. Il est donc indispensable de rechercher les moyens de perfectionner ces signaux de manière à avoir une intensité de lumière plus grande et plus caractéristique.

Le conducteur d'arrière, lorsqu'il a à couvrir son train, ne peut souvent poser des pétards sur la voie qu'à une faible distance, et il est obligé d'agiter sa lanterne pour arrêter le train suivant. Mais cette lanterne est très petite, étant portative, et le feu qu'elle projette est insignifiant. Je considère qu'il est absolument nécessaire de mettre à la disposition des conducteurs d'arrière des moyens d'action plus puissants (fusées ou tout autre système), de façon à prévenir à temps le mécanicien du train suivant qu'un arrêt intempestif s'est produit et qu'il doit lui-même s'arrêter.

Il me semble aussi qu'il pourrait y avoir utilité à munir les machines d'un sifflet spécial, dans le genre des sirènes, qui serait actionné dans le cas d'un arrêt irrégulier et forcé. Ce bruit insolite suppléerait dans une certaine mesure à l'insuffisance fatale des signaux lumineux en cas de brouillard, d'arrêts dans les courbes ou sous les ponts et tunnels.

Je vous prie d'examiner d'urgence et avec la plus grande attention les quatre questions que je vous signale, et de me rendre compte, à bref délai, des mesures que vous aurez résolu de prendre en suite de la présente communication, dont vous voudrez bien du reste m'accuser immédiatement réception.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,
A. TURREL.

(N° 85)

[3 février 1898]

Chemins de fer. — Amélioration du service des passages à niveau pour la circulation cycliste.

Messieurs les Administrateurs, M. le Président du *Touring-Club* de France a appelé mon attention sur les accidents dont les cyclistes sont victimes par suite de l'insuffisance d'éclairage des passages

à niveau et a demandé que des mesures fussent prises pour améliorer les conditions de service de ces passages.

Après instruction par les différents services de contrôle, l'affaire a été soumise au Comité de l'Exploitation technique des chemins de fer.

Le Comité a constaté que, depuis l'extension du cyclisme, la nature et les besoins de la circulation sur les routes s'étaient sensiblement modifiés, et il a reconnu que les dispositions actuelles, qui ont été adoptées pour la protection des voitures seules, n'étaient plus suffisantes. Mais il a pensé que, sans recourir à une transformation radicale de l'état de choses existant, on pouvait pratiquement, après une étude attentive des conditions spéciales de la circulation cycliste, arriver à donner satisfaction aux intéressés par une accommodation à leurs besoins du régime en vigueur, sauf à réclamer de ceux-ci un concours pécuniaire rendu possible par leur groupement, notamment pour l'établissement de feux avertisseurs.

Le Comité a pensé, en conséquence, qu'il y aurait intérêt à préciser et à unifier les cas dans lesquels l'ouverture des barrières peut être réclamée par les cyclistes, en adoptant, par exemple, les règles en vigueur sur le réseau de l'État où l'on assimile aux voitures ou cavaliers, tant au point de vue de la manœuvre des barrières qu'à celui des comptages :

Les cyclistes isolés qui ne peuvent utiliser les portillons, soit à raison des dimensions de leurs machines, soit à raison de la disposition ou du type de ces portillons ;

Les groupes de cyclistes au nombre de 5 au plus se présentant simultanément à la barrière.

D'autre part, le Comité a reconnu qu'il devait être tenu compte, dans l'étude des dispositions des appareils d'éclairage des passages à niveau, des conditions inhérentes à la circulation cycliste, en plaçant notamment au milieu de la barrière un panneau blanc sur lequel serait projetée une vive lumière. Il a, en outre, exprimé le vœu que les Compagnies examinent avec une bienveillante attention les demandes qui leur seraient présentées par le *Touring-Club* en vue d'éclairer, avec sa coopération, certains passages à niveau particulièrement dangereux pour la circulation cycliste et dont le classement ne rend pas l'éclairage obligatoire.

Ce programme me paraît répondre, dans une juste mesure, à la nouvelle situation de la circulation routière créée par le cyclisme et je me plais à penser que votre Compagnie n'hésitera pas à en faire l'application la plus étendue

Je vous serai d'ailleurs obligé de m'accuser réception de la présente circulaire et de me faire connaître la suite que vous y aurez donnée.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,
TURREL.

(N° 86)

[17 février 1898]

Chemins de fer. — Indication du nom des gares et stations.

Messieurs les Administrateurs, une circulaire ministérielle du 17 septembre 1863 signalait déjà aux Compagnies le manque d'uniformité et l'insuffisance des moyens adoptés pour faire connaître au public le nom des stations. Il était dès lors recommandé aux Compagnies de faire inscrire le nom sur la façade du bâtiment regardant les voies, et de chaque côté des voies, là où il existait un double abri pour les voyageurs.

Tout récemment, le Comité de l'Exploitation technique des chemins de fer ayant à donner son avis sur un appareil indicateur des stations à placer dans les voitures à voyageurs, a reconnu que l'emploi d'un système de cette nature, déjà essayé aux États-Unis, n'était pas pratique, à raison des installations compliquées et des sujétions multiples qui en résulteraient. Mais il a déclaré qu'il y aurait un réel intérêt à compléter les dispositions adoptées à la suite de la circulaire précitée du 17 septembre 1863, en donnant aux voyageurs le moyen de lire rapidement et nettement le nom des stations au moment de l'arrêt du train. Pour atteindre ce but, il lui a paru qu'il conviendrait de multiplier et de rendre plus apparentes les inscriptions placées sur les bâtiments des gares, c'est-à-dire de répéter le nom de la station un nombre de fois suffisant le long des trottoirs, à l'aide d'indicateurs très visibles qui seraient éclairés la nuit.

Le Comité a, du reste, constaté que plusieurs Compagnies étaient déjà entrées dans cette voie, principalement pour les lignes de banlieue, en faisant peindre le nom de la station sur toutes

les lanternes qui éclairent les quais, et il a pensé qu'il y avait lieu de généraliser progressivement cette mesure ou toute autre donnant le même résultat.

J'ai, en conséquence, l'honneur d'appeler votre attention sur les observations qui précèdent. Vous voudrez bien, du reste, me rendre compte de la suite que vous aurez donnée à la présente communication.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,
TURREL.

LÉGISLATION ET STATISTIQUE ÉTRANGÈRES.

(N° 87)

SUÈDE.

RÉSULTATS GÉNÉRAUX DE L'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER EN 1895 ET 1894.

Les renseignements qui suivent ont été extraits de la statistique officielle suédoise intitulée : « Allmän Svensk Jernvägsstatistik för Ar 1895. — Bidrag till Sveriges Officiela Statistik », publiée à Stockholm en 1897.

A. — LONGUEURS. — DÉPENSES D'ÉTABLISSEMENT. — EFFECTIF ET PARCOURS DU MATÉRIEL ROULANT.

DESIGNATION DES RÉSEAUX	LONGUEURS constuites	LONGUEURS moyennes exploitées	DÉPENSES d'établissement	EFFECTIF DU MATÉRIEL ROULANT Locomotives	Voitures à voyageurs (*)	Fourgons et wagons	Total des véhicules	PARCOURS des trains	PARCOURS des véhicules
	km.	km.	milliers de francs					milliers de km.	milliers d'essieux km.
Réseau de l'État	3.269	3.269	412.427	435	900	10.585	11.485	10.008	381.712
Réseau des Compagnies	6.222	6.204	449.532	595	1.312	14.372	15.684	14.653	364.035
Totaux	9.491	9.473	860.959	1.030	2.212	24.957	27.169	24.661	745.747
Réseau de l'État	3.058	2.974	396.653	403	894	9.622	10.516	9.005	319.350
Réseau des Compagnies	5.939	5.885	430.939	562	1.239	13.600	14.839	13.689	340.535
Totaux	8.997	8.859	827.592	965	2.133	23.222	25.355	22.694	659.885

(*) Y compris les wagons-poste.

NOTA. — Pour les conversions, on a admis 1 krona = 1 fr. 39 et 1 öre = 1 centime 39.

Largeur de la voie. — Le réseau de l'État est à l'écartement uniforme de 1m,435.

Le réseau des Compagnies comprenait en 1895 :

4.360	kilomètres avec l'écartement de		1m,435
134	—	—	1 ,217
18	—	—	1 ,188
48	—	—	1 ,093
350	—	—	1 ,067
1.124	—	—	0 ,891
144	—	—	0 ,802
44	—	—	0 ,600

B. — Transport des voyageurs.

Années	Désignation des réseaux	Nombre de voyageurs transportés — à toute distance — 1re et 2e classes	3e classe	Militaires	Ensemble	à un kilomètre	Recettes du transport des voyageurs — totales (*)
		milliers	milliers	milliers	milliers	milliers	francs
1895	Réseau de l'État	906	4.562	122	5.590	249.987	11.906.3[illegible]
	Réseau des Compagnies	1.080	11.465	175	12.720	258.842	12.419.3[illegible]
	Totaux	1.986	16.027	297	18.310	508.829	24.325.70[illegible]
1894	Réseau de l'Etat	845	4.332	123	5.300	228.408	11.117.5[illegible]
	Réseau des Compagnies	1.013	10.345	176	11.534	237.923	11.643.10[illegible]
	Totaux	1.858	14.677	299	16.834	466.331	22.760.6[illegible]

(*) Non compris les recettes du transport des bagages.

C. — Transport des marchandises.

DÉSIGNATION DES RÉSEAUX	NOMBRE DE TONNES TRANSPORTÉES — à toute distance — Grande vitesse	Petite vitesse (*)	Ensemble (*)	à un kilomètre — Total (*)	RECETTES DU TRANSPORT — des marchandises à grande et petite vitesse	des animaux, voitures et convois	ensemble	RECETTES moyennes par tonne et par kilom. (**)
	milliers	milliers	milliers	milliers	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	centimes
Réseau de l'État	19	3.972	3.991	448.543	23.512	928	24.440	5,2
Réseau des Compagnies	34	10.493	10.527	445.756	30.299	612	30.911	6,8
Totaux	53	14.465	14.518	894.229	53.811	1.540	55.351	6,0
Réseau de l'État	18	3.157	3.175	290.371	18.937	859	19.796	6,5
Réseau des Compagnies	28	9.483	9.511	405.077	27.799	564	28.363	6,8
Totaux	46	12.640	12.686	695.44[illegible]	46.736	1.423	48.159	6,7

Non compris les transports gratuits.

(**) Marchandises à grande et à petite vitesse.

D. — Résultats financiers de l'exploitation.

DÉSIGNATION DES RÉSEAUX	RECETTES BRUTES — totales	kilométriques	DÉPENSES DE L'EXPLOITATION — totales	kilométriques	PRODUIT NET — total	kilométrique	RAPPORT des dépenses aux recettes	RAPPORT du produit net au capital d'établissement
	francs	francs	francs	francs	francs	francs	0/0	0/0
Réseau de l'État	37.874.623	11.586	24.686.134	7.552	13.188.489	4.034	65,2	3,2
Réseau des Compagnies	46.141.289	7.438	25.343.008	4.085	20.798.281	3.353	54.9	4,6
Totaux	84.015.912	8.869	50.029.142	5.282	33.986.770	3.587	59,6	4,0
Réseau de l'État	32.473.201	10.918	22.035.197	7.409	10.438.004	3.509	67,9	2,7
Réseau des Compagnies	42.704.688	7.257	23.168.553	3.936	19.536.135	3.321	54,2	4,6
Totaux	75.177.889	8.355	45.203.750	5.025	29.974.139	3.330	60,1	3,6

(N° 88)

ALSACE-LORRAINE.

RÉSULTATS GÉNÉRAUX DE L'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER PENDANT LES EXERCICES 1895-96 ET 1894-95.

Les données qui suivent ont été extraites des comptes rendus officiels de l'Administration des chemins de fer d'Alsace-Lorraine (*Bericht über die Verwaltung der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen*). Elles se rapportent au réseau exploité par l'Administration des chemins de fer de l'Empire, y compris 187 kilomètres appartenant à la Compagnie des chemins de fer « Guillaume-Luxembourg ».

A. — Situation du réseau, dépenses d'établissement, effectif et parc[ours] du matériel roulant.

EXERCICES	LONGUEURS		CAPITAL d'établissement du réseau appartenant à l'Empire	LOCOMOTIVES		VOITURES A VOYAGEURS		WAGONS ET [...]
	construites	moyennes exploitées		Nombre	Parcours	Nombre	Parcours	Nombre
	km.	km.	francs		km.		essieux kilométriques	
1895-96...	1.785 (*)	1.770	674.149.836	593	17.990.011	1.190	115.566.878	13.554
1894-95...	1.674	1.674	629.448.874	578	16.711.638	1.157	106.128.418	13.243

(*) Y compris 28 kilomètres à voie étroite.

B. — Transport des voyageurs.

EXERCICES	NOMBRE DE VOYAGEURS A TOUTE DISTANCE					NOMBRE de voyageurs à 1 kilomètre	RECETTES DE TRA[FIC] DES VOYAGE[URS]
	1re classe	2e classe	3e classe	Militaires	Ensemble		totales
	milliers	milliers	milliers	milliers	milliers	milliers	milliers de fr.
1895-96..	329	3.028	15.048	761	19.166	463.538	18.222
1894-95..	305	2.840	13.702	592	17.439	402.992	15.961

C. — Transport des marchandises.

…CICES	Marchandises à grande vitesse — Nombre de tonnes — à toute distance	Marchandises à grande vitesse — Nombre de tonnes — à 1 kilomètre	Marchandises à grande vitesse — Recettes	Marchandises à petite vitesse — Houille et coke — Nombre de tonnes — à toute distance	Houille et coke — Nombre de tonnes — à 1 kilomètre	Houille et coke — Recettes	Autres marchandises et bestiaux (*) — Nombre de tonnes — à toute distance	Autres marchandises et bestiaux (*) — Nombre de tonnes — à 1 kilomètre	Autres marchandises et bestiaux (*) — Recettes
	milliers	milliers	milliers de fr.	milliers	milliers	milliers de fr.	milliers	milliers	milliers de fr.
…-96…	76	10.053	1.795	5.823	597.560	19.206	10.166	790.739	39.832
…-95…	68	9.180	1.552	5.670	566.825	17.992	9.513	762.666	36.704

(*) Y compris les transports militaires, les transports en service, les transports postaux, etc.

D. — Résultats financiers de l'exploitation.

…CICES	Recettes (*) — totales	Recettes (*) — kilométriques	Dépenses — totales	Dépenses — kilométriques	Produit net — total	Produit net — kilométrique	Rapport pour cent — des dépenses aux recettes	Rapport pour cent — du produit net au capital d'établissement
	francs	francs	francs	francs	francs	francs		
…6…..	85.682.485	48.395	54.002.276	30.501	31.680.209	17.894	63	4,65
…5…..	78.447.553	46.863	50.287.041	30.041	28.160.512	16.822	64	4,47

(*) Y compris les recettes accessoires et diverses.

E. — Accidents survenus dans l'exploitation.

…CICES	Victimes du fait de l'exploitation — Voyageurs — tués	Voyageurs — blessés	Agents — tués	Agents — blessés	Autres personnes — tués	Autres personnes — blessés	Ensemble — tués	Ensemble — blessés	Victimes de leur propre faute ou imprudence — Voyageurs — tués	Voyageurs — blessés	Agents — tués	Agents — blessés	Autres personnes — tués	Autres personnes — blessés	Ensemble — tués	Ensemble — blessés
…6……	»	7	3	15	1	3	4	25	1	9	17	70	11	11	29	90
…5……	»	6	1	10	»	1	1	17	1	4	24	64	14	9	39	77

PERSONNEL.

(N° 89)

I. — INGÉNIEURS.

1° DÉCORATION.

Décret du 11 mars 1898. — M. **Debray** (Paul), Ingénieur en Chef de 2e classe, est promu au grade d'Officier de l'Ordre national de la Légion d'Honneur.

2° HONORARIAT.

Décret du 27 février 1898. — M. **Reynès**, Ingénieur en Chef de 1re classe, admis à faire valoir ses droits à la retraite à dater du 28 janvier 1898, prend le titre d'Inspecteur Général honoraire des Ponts et Chaussées.

3° NOMINATIONS.

Décret du 3 mars 1898. — Sont nommés Ingénieurs ordinaires de 3e classe au Corps national des Ponts et Chaussées, pour prendre rang à dater du 1er avril 1898, les Conducteurs ci-après désignés, savoir :

MM. **Boulzaguet** (Pierre),
Ferrus (Pierre),
Eymar (Eugène).

Arrêté du 8 mars. — Sont nommés Sous-Ingénieurs des Ponts et Chaussées, pour prendre rang à dater du 1er avril 1898, les

Conducteurs principaux faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire dont les noms suivent :

MM. **Monribot** (Camille),
Dutoit (Arthur).

4° PROMOTIONS.

Décret du 11 *mars* 1898. — Sont nommés Ingénieurs en Chef de 2e classe, pour prendre rang à dater du 1er avril 1898, les Ingénieurs ordinaires de 1re classe ci-après désignés :

MM. **Garreta** (Henri),
Bresse (Marcel).

5° SERVICE DÉTACHÉ.

Arrêté du 19 *février* 1898. — M. **Malenfant,** Ingénieur ordinaire de 3e classe, détaché au Service municipal de la Ville de Béziers, est mis à la disposition du Ministre des Colonies pour occuper l'emploi de Chef du service des Travaux publics au Sénégal.

M. **Malenfant** continue d'être placé dans la situation de service détaché.

6° CONGÉS.

Arrêté du 26 *février* 1898. — Un congé d'un an, sans traitement, est accordé, pour affaires personnelles, à M. **Cronier,** Ingénieur en Chef de 2e classe, précédemment en congé renouvelable au service de la Société anonyme de la raffinerie Say.

Arrêté du 1er *mars* 1898. — Un congé d'un an, sans traitement, est accordé, pour affaires personnelles à M. **Mascart,** Ingénieur ordinaire de 2e classe, attaché au service maritime du département du Nord et au service des voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais.

7° CONGÉS ILLIMITÉS.

Arrêté du 16 *février* 1898. — M. **Thévenet-Le Boul,** Ingénieur en Chef de 1re classe, précédemment mis en congé renouvelable pour être attaché au Comité d'études de la « Channel Bridge and Railway Company limited », est placé, sur sa demande, dans la situation de congé illimité.

Arrêté du 11 mars 1898. — M. **Godard** (Thélémaque), Ingénieur ordinaire de 2e classe, attaché au service ordinaire du département de la Drôme et à divers services de navigation et de chemins de fer, est mis, sur sa demande, en congé illimité et autorisé à entrer au service de la Compagnie des chemins de fer du Midi.

Idem. — M. **Gufflet,** Ingénieur ordinaire de 3e classe, attaché à la résidence de Libourne, au service ordinaire du département de la Gironde et au service de la navigation de la Dordogne, est mis, sur sa demande, en congé illimité et autorisé à entrer au service de la Compagnie des chemins de fer du Midi.

8° DISPONIBILITÉ.

Arrêté du 11 mars 1898. — M. **Pichon,** Ingénieur en Chef de 2e classe, précédemment mis en congé renouvelable pour entrer au service de la Compagnie des chemins de fer du Midi et qui a été élu Membre de la Chambre des Députés le 7 mai 1897, est mis en disponibilité sans traitement.

9° RETRAITES.

	Date d'exécution.
M. **Tresca,** Ingénieur en Chef de 2e classe......	1er mars 1898
M. **Bonneau du Martray,** Ingénieur en Chef de 1re classe....................................	18 mars 1898
M. **Bonneau du Martray** prend le titre d'Inspecteur Général honoraire.	
M. **Bruniquel-Recoules,** Ingénieur en Chef de 1re classe....................................	2 avril 1898

10° DÉCISIONS DIVERSES.

Arrêté du 26 février 1898. — M. **Duperrier,** Ingénieur ordinaire de 2e classe, attaché au service ordinaire et maritime du département du Finistère et au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Considère,** est attaché, à la résidence de Dunkerque, aux services ci-après désignés, en remplacement de M. **Mascart,** mis en congé :

1° Service maritime du département du Nord, — 2e arrondissement ;

2° Service des voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais, — 4e arrondissement.

Arrêté du 2 *mars* 1898. — M. **Pérard,** Ingénieur ordinaire de 1re classe à Paris, est attaché, à la même résidence, aux services ci-après désignés, en remplacement de M. **Bresse,** appelé à d'autres fonctions, savoir :

1° Service de la 3e section de la navigation de la Seine, — 1er arrondissement ;

2° Service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Massé,** — arrondissement unique, — Contrôle des études du raccordement de la ligne des Moulineaux, près Issy, avec les lignes de Paris au Mans et à Versailles (R. G.) près Viroflay, — Contrôle des travaux du chemin de fer du Pont de l'Alma à Courbevoie, moins la section comprise entre le pont de l'Alma et les fortifications de Paris ;

3° Service du Contrôle des études et travaux et de la voie des lignes dans Paris, — 2e arrondissement (M. **Le Chatelier,** Ingénieur en Chef).

Arrêté du 2 *mars.* — M. **Charguéraud,** Ingénieur ordinaire de 1re classe, attaché, à la résidence de Calais, à divers services de navigation et de chemins de fer, est chargé, à la résidence de Paris, de l'arrondissement du Sud du service ordinaire du département de la Seine, en remplacement de M. **Pérard.**

Décision du 2 *mars.* — M. **Clarard,** Ingénieur ordinaire de 1re classe à Lyon, est chargé de l'intérim du 3e arrondissement du service du Contrôle de l'exploitation technique des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, en remplacement de M. **Laurans,** Ingénieur des Mines.

Arrêté du 2 *mars.* — La limite séparative du service spécial du Contrôle des lignes dans Paris et du service du Contrôle du chemin de fer d'Orléans est fixée : au niveau du sol, à la façade des bâtiments d'administration de la Compagnie d'Orléans, sur la place Walhubert ; au sous-sol, à la tête du souterrain métallique, côté d'Orléans, à construire sous la place Walhubert et lesdits bâtiments de la Compagnie d'Orléans.

Arrêté du 3 *mars.* — Le service du Contrôle de l'exploitation de la section de la ligne de Dieppe au Havre comprise entre Dieppe et Saint-Vaast-Bosville et du raccordement des gares de la rive gauche à Rouen est organisé ainsi qu'il suit :

1° Contrôle de la voie et des bâtiments :

2e Arrondissement d'Ingénieur ordinaire, à Amiens ,

2° Contrôle de l'exploitation technique :

2e Arrondissement d'Ingénieur ordinaire, à Rouen ;

3° Contrôle de l'exploitation commerciale :

2e Circonscription d'Inspecteur particulier, à Paris ;

4° Surveillance administrative :

a) Pour la section de Dieppe à Saint-Vaast-Bosville : commissariat de Dieppe ;

b) Pour le raccordement des gares de Rouen : commissariat de Rouen (R. G.).

Arrêté du 7 mars 1898. — Le service d'études du chemin de fer de Ruffec à Exideuil, supprimé par arrêté du 30 juillet 1887, est reconstitué.

Il est placé dans les attributions de M. **Draux**, Ingénieur en Chef à Angoulême.

Arrêté du 8 *mars*. — M. **Fontaine** (Arthur), Ingénieur en Chef de 1re classe chargé, à la résidence de Dijon, du service du canal de Bourgogne et du service des chemins de fer des Laumes à Épinac et d'Épinac à Velars, est chargé, à la même résidence, du service du canal du Centre et du service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Saint-Loup-de-la-Salle à Beaune, en remplacement de M. **Bonneau du Martray**, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

M. **Fontaine** conserve d'ailleurs dans ses attributions le service du Contrôle des travaux des chemins de fer d'Épinac aux Laumes et d'Épinac à Velars.

Idem. — M. **Galliot**, Ingénieur ordinaire de 1re classe à Dijon, est chargé du service du canal de Bourgogne, en remplacement de M. **Fontaine**, et du service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Chagny à Auxonne, en remplacement de M. **Bonneau du Martray**.

M. **Galliot** remplira les fonctions d'Ingénieur en Chef.

Idem. — M. **Cléry**, Ingénieur ordinaire de 1re classe attaché, à la résidence de Nevers, au service de la 2e section de la navigation de la Loire, est chargé, à la résidence de Dijon, du 2e arrondissement du service du canal de Bourgogne et du 2e arrondissement du service du Contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, en remplacement de M. **Galliot**.

Arrêté du 12 mars 1898. — M. **Laclôtre** (Jean), Conducteur de 1re classe faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire, chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Confolens et du 2e arrondissement du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Faure**, est chargé, en outre, du 6e arrondissement (Ligne de Ruffec à Exideuil) du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Draux**.

Décision du 24 mars. — M. **Bienvaux**, Ingénieur ordinaire de 2e classe, à Lille, est autorisé à accepter les fonctions de Sous-Directeur de l'Institut industriel du Nord de la France.

II. — CONDUCTEURS.

1° NOMINATIONS.

Sont nommés Conducteurs de 4e classe, les Candidats déclarés admissibles dont les noms suivent :

19 *février* 1898. — M. **Bare** (Jules), Commis, Concours de 1895, — n° 59, Oise, service de la navigation entre la Belgique et Paris.

Idem. — M. **Oursou** (Paul), Commis, Concours de 1895, — n° 47, Basses-Alpes, service ordinaire.

26 *février.* — M. **Bourel** (René), Commis, Concours de 1895, — n° 91, Seine, service du Contrôle de l'exploitation commerciale des chemins de fer du Midi.

11 *mars.* — M. **Duburg** (Camille), Commis, Concours de 1893, — n° 36, Gironde, service des études et travaux du chemin de fer de La Sauve à Eymet.

Idem. — M. **Courtès** (Albert), Commis, Concours de 1895, — n° 31, Indre, service des études et travaux du chemin de fer d'Argenton à La Châtre.

14 *mars*. — M. **Rivière** (Sulpice), Commis, Concours de 1895. — n° 35, Gironde, service des études et travaux du chemin de fer de Bazas à Auch.

2° CONGÉS.

19 *février* 1898. — Un congé d'un an, sans traitement, est accordé, pour affaires personnelles à M. **Gay** (Ludovic), Conducteur de 3e classe, précédemment en congé renouvelable à Marengo (Algérie).

Idem. — Un congé d'un an, sans traitement, est accordé pour affaires personnelles, à M. **Paquier** (Arthur), Conducteur de 1re classe, attaché au service ordinaire du département de Maine-et-Loire.

3 *mars*. — Un congé d'un an, sans traitement, est accordé, pour affaires personnelles à M. **Legendre** (Raimond), Conducteur de 2e classe, détaché au service vicinal du département du Nord.

7 *mars*. — Un congé d'un an, sans traitement, est accordé, pour affaires personnelles, à M. **Gaultier** (François), Conducteur de 3e classe, précédemment en congé renouvelable au service de la Compagnie Française des tramways, à Saïgon.

18 *mars*. — M. **Portalier** (Philippe), Conducteur de 3e classe, en disponibilité avec demi-traitement pour raisons de santé, est mis en congé sans traitement pour affaires personnelles.

3° CONGÉS ILLIMITÉS.

19 *février* 1898. — M. **Vogin** (Paulin), Conducteur de 3e classe, précédemment mis en congé renouvelable au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Est, est placé, sur sa demande, dans la situation de congé illimité.

3 *mars*. — M. **Gueylard** (Abel), Conducteur de 1re classe, précédemment mis en congé renouvelable au service de la Compagnie de Fives-Lille, pour la construction du chemin de fer de Linarès à Almeria (Espagne), est placé, sur sa demande, dans la situation de congé illimité.

Idem. — M. **Conduché** (Pierre), Conducteur de 2e classe, en congé pour affaires personnelles, est placé, sur sa demande, dans

la situation de congé illimité et autorisé à entrer au service de la Compagnie du tramway de Grenoble à Chapareillan (Isère).

3 mars 1898. — M. **Lanusse** (Casimir), Conducteur de 1re classe, précédemment mis en congé renouvelable au service de la Compagnie de Fives-Lille, pour la construction du chemin de fer de Linarès à Almeria (Espagne), est placé, sur sa demande, dans la situation de congé illimité.

7 mars. — Est rapporté l'arrêté du 8 janvier 1898, en ce qui le concerne, par lequel M. **Salvat** (Gibert), Conducteur de 1re classe, a été mis en congé sans traitement pour affaires personnelles.

M. **Salvat** est placé, sur sa demande, dans la situation de congé illimité et autorisé à rester au service de la Société immobilière marseillaise.

Idem. — M. **Roy** (Constant), Conducteur de 3e classe, en congé pour affaires personnelles, est placé, sur sa demande, dans la situation de congé illimité et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Est, à la résidence de Paris.

11 mars. — M. **Thomas** (François), Conducteur de 1re classe, précédemment en congé renouvelable, est placé, sur sa demande, dans la situation de congé illimité et autorisé à rester au service de la Compagnie du port, des quais et entrepôts de Beyrouth (Syrie).

Idem. — M. **Rémy** (Paul), Conducteur de 2e classe, précédemment en congé renouvelable, est placé, sur sa demande, dans la situation de congé illimité et autorisé à rester au service de la Société minière et métallurgique de Peñarroya (Espagne), en qualité d'Ingénieur adjoint à la Direction.

4° RETRAITES.

	Date d'exécution.
M. **Labatut** (Camille), Conducteur de 3e classe, en congé pour affaires personnelles	6 janv. 1898
M. **Marchand** (Philippe), Conducteur de 4e classe, en congé illimité	5 févr. 1898
M. **Roumégous** (Paul), Conducteur de 1re classe, Tarn, service ordinaire	8 févr. 1898

	Date d'exécution.
M. **Rocheteau** (Louis), Conducteur de 2e classe, en disponibilité pour raisons de santé.............	1er mars 1898
M. **Biez** (Émile), Conducteur de 3e classe, en congé illimité à La Ferté-sous-Jouarre............	1er mars 1898

5° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Besse** (Adrien), Conducteur de 2e classe, en disponibilité pour raisons de santé.............	3 févr. 1898
M. **Schmitt** (Jean-Baptiste), Conducteur de 2e classe, en disponibilité pour raisons de santé...	16 févr. 1898
M. **Alexandre** (Léon), Conducteur principal, Seine, service du Secrétariat du Conseil Général des Mines....................................	26 févr. 1898
M. **Jouhanneau** (Jacques), Conducteur de 1re classe, Dordogne, service ordinaire......................	28 févr. 1898

6° DÉCISIONS DIVERSES.

19 *février* 1898. — M. **Moly** (Célestin), Conducteur de 2e classe, en disponibilité pour défaut d'emploi, est remis en activité et attaché, dans le département de la Côte-d'Or, au service du canal de Bourgogne.

Idem. — M. **Piton-Bressant** (Louis), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département des Basses-Alpes, passe au service ordinaire du département de Seine-et-Oise.

26 *février.* — M. **Rollin** (Lucien), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département de Seine-et-Oise, passe dans le département de la Seine, au service de la Direction du Contrôle des chemins de fer du Midi.

2 *mars.* — M. **Rossi** (Jean), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de la Seine, au service de l'École nationale des Ponts et Chaussées, est nommé Dessinateur au même service.

3 *mars.* — M. **Henry** (Théodore), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de l'Hérault, au service des études et travaux du chemin de fer de Tournemire au Vigan, passe dans le département de l'Aveyron, au service des études du chemin de fer d'Espalion à Bertholène.

3 *mars* 1898. — M. **Henry** (Justin), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de l'Aude, au service des études et travaux du chemin de fer de Quillan à Rivesaltes, passe dans le département de l'Aveyron, au service des études du chemin de fer d'Espalion à Bertholène.

Idem. — M. **Labos** (Mariusse), Conducteur de 3e classe, précédemment mis en congé renouvelable et autorisé à accepter les fonctions de Trésorier de la Caisse d'Epargne de Pont-Audemer, est mis, sur sa demande, en retrait d'emploi sans traitement.

7 *mars.* — M. **Nourisson** (Benoît), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département du Cher, est révoqué.

Idem. — M. **Journet** (Étienne), Condúcteur principal attaché, dans le département du Gers, au service des études et travaux du chemin de fer d'Eauze à Auch, passe au service ordinaire du département de l'Aude.

Idem. — M. **Vènes** (Désiré), Conducteur de 1re classe, attaché au service ordinaire du département de la Nièvre, passe au service ordinaire du département de l'Aude.

Idem. — M. **Branciard** (François), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de la Seine-Inférieure, aux services des 3e et 4e sections de la navigation de la Seine, passe dans le département du Rhône, au service de la navigation du Rhône.

11 *mars.* — M. **Brossard** (Henry), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département des Vosges, passe au service ordinaire du département de Meurthe-et-Moselle.

16 *mars.* — M. **Compagnat** (Pierre), Conducteur de 3e classe, en disponibilité pour raisons de santé, est remis en activité et attaché au service ordinaire du département du Cher.

19 *mars.* — M. **Bellugue** (Albert), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Dordogne, au service des études et travaux du chemin de fer de Nontron à Sarlat, passe au service ordinaire du même département.

22 *mars.* — M. **Fourcade** (Jean), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de l'Ariège, au service des études et

travaux du chemin de fer de Saint-Girons à Foix, passe dans le département de Tarn-et-Garonne, au service des études et travaux du chemin de fer de Castel-Sarrasin à Beaumont.

22 *mars* 1898. — M. **Piquemal** (Louis), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de l'Ariège, au service des études et travaux du chemin de fer de Saint-Girons à Oust, passe dans le département de Tarn-et-Garonne, au service des études et travaux du chemin de fer de Castelsarrazin à Beaumont.

25 *mars*. — M. **Gaugé** (Auguste), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de Meurthe-et-Moselle, au service du canal de la Marne au Rhin, passe au service ordinaire du même département.

L'Éditeur-Gérant : Vve Ch. Dunod.

TOURS. — IMPRIMERIE DESLIS FRÈRES, 6, RUE GAMBETTA.

DÉCRETS.

(N° 90)

[22 décembre 1897]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Gironde, de trois lignes de tramway entre Bordeaux et les trois lignes de Caudéran, Saint-Médard-en-Jalles et Mérignac.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Gironde, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, de trois lignes de tramway, à traction mécanique, destinées au transport des voyageurs et, éventuellement, des messageries, entre Bordeaux et les communes de Caudéran, Saint-Médard-en-Jalles et Mérignac.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution desdits tramways ne sont pas accomplies dans le délai de deux ans à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — Le département de la Gironde est autorisé à pourvoir à la construction et à l'exploitation des lignes de tramway dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges annexé au décret du 16 septembre 1893, ci-dessus visé.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée, le 17 mars 1897, entre le préfet de la Gironde, au nom du département, et la compagnie du tramway de Bordeaux-Bouscat au Vigean, pour la concession des tramways susmentionnés, conformément aux conditions du cahier des charges annexé au décret du 16 septembre 1893.

Ladite convention, ainsi que le plan d'ensemble ci-dessus visé, resteront annexés au présent décret.

Art. 4. — Il est interdit à la compagnie du tramway de Bordeaux-Bouscat au Vigean, sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction ou l'exploitation des lignes qui lui sont concédées, sans y avoir été préalablement autorisées par décret délibéré en conseil d'État.

CONVENTION.

Entre M. Berniquet, commandeur de la Légion d'honneur, préfet de la Gironde, agissant au nom du département en vertu des délibérations du conseil général, en date du 21 avril 1896, et de la commission départementale, déléguée à cet effet, en date du 28 janvier 1897,

D'une part ;

Et M. Gérard Saint-Blancat, président du conseil d'administration de la compagnie du tramway de Bordeaux-Bouscat au Vigean, dont le siège social est au Bouscat, n° 396, route du Médoc, agissant au nom de cette dernière en vertu d'une délibération de l'assemblée générale des actionnaires, en date du 19 juillet 1896,

D'autre part ;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — M. le préfet de la Gironde concède à la compagnie du tramway de Bordeaux-Bouscat au Vigean, qui l'accepte, un réseau de trois lignes de tramway, à voie de 1 mètre de largeur, pour le service des voyageurs et éventuellement des messageries entre Bordeaux et les communes de Caudéran, Mérignac, Eysines, Le Haillan et Saint-Médard-en-Jalles.

La première de ces lignes partira du carrefour du chemin de grande communication n° 107 et du boulevard de Caudéran, et aboutira dans Caudéran sur la place de Lestonnat. Elle empruntera l'assiette du chemin de grande communication n° 107 et du chemin vicinal ordinaire n° 49 de la commune de Caudéran (avenue de la Mairie).

La deuxième aura son origine sur la précédente, peu avant sa pénétration sur le chemin vicinal ordinaire n° 49, et se terminera dans le bourg de Saint-Médard-en-Jalles, au carrefour des chemins de grande communication n° 107 et d'intérêt commun n° 80. Elle empruntera l'assiette des chemins de grande communication n° 107 et d'intérêt commun n° 80.

La troisième partira du carrefour du chemin de grande communication n° 106 et du boulevard de Caudéran et aura son point terminus sur la précédente à laquelle elle se soudera au lieu dit « Grand-Louis ». Elle

empruntera l'assiette du chemin de grande communication n° 106, du chemin vicinal ordinaire n° 2 de la commune de Mérignac et du chemin de grande communication n° 107.

Art. 2. — Tous les travaux d'infrastructure et de superstructure, ainsi que les acquisitions de terrains, seront faits par les soins et aux frais de la compagnie concessionnaire.

Art. 3. — La compagnie concessionnaire s'engage à exploiter les trois lignes du tramway spécifiées dans l'article 1er, à ses frais, risques et périls, pendant la durée de la concession, sans aucune subvention du département ou de l'État.

Art. 4. — La présente concession est faite aux charges, clauses et conditions du cahier des charges de la concession du tramway de Bordeaux au Vigean, annexé au décret déclaratif d'utilité publique, en date du 16 septembre 1893, charges, clauses et conditions à l'exécution desquelles la compagnie concessionnaire déclare se soumettre. Le maxima de déclivité pourra toutefois atteindre 4 centimètres par mètre, et les rails pourront être posés sur longrines. Elle prendra fin en même temps que celle du tramway de Bordeaux au Vigean.

Art. 5. — En fin de concession, les usines et installations de toute nature servant à la production et au transport de la force motrice destinée à l'exploitation du réseau feront retour gratuit au département dans les conditions de l'article 17, paragraphe 2, du cahier des charges.

Art. 6. — Pour indemniser le concessionnaire des travaux et dépenses qu'il s'engage à faire par la présente convention et sous la condition expresse qu'il remplira exactement toutes les obligations du cahier des charges, il est autorisé à percevoir pendant toute la durée de la concession les taxes ci-après :

PREMIÈRE LIGNE. — *Du boulevard à Caudéran-Lestonnat.*

Du boulevard à l'avenue de la Mairie, et *vice versa*, 10 centimes ;
Du boulevard à Lestonnat (terminus), et *vice versa*, 15 centimes.

DEUXIÈME LIGNE. — *Du boulevard à Saint-Médard-en-Jalles.*

Du boulevard à l'avenue de la Mairie, et *vice versa*, 10 centimes ;
Du boulevard aux Pins-Francs, et *vice versa*, 15 centimes ;
Du boulevard au Grand-Louis, et *vice versa*, 25 centimes ;
Du boulevard à la Forêt, et *vice versa*, 30 centimes ;
Du boulevard au Haillan, et *vice versa*, 40 centimes ;
Du boulevard à Gajac, et *vice versa*, 50 centimes ;
Du boulevard à Saint-Médard (terminus), et *vice versa*, 60 centimes.

TROISIÈME LIGNE. — *Du boulevard à Mérignac et au Grand-Louis.*

Du boulevard au chemin de grande communication n° 24, et *vice versa*, 10 centimes ;
Du boulevard à la Glacière, et *vice versa*, 15 centimes ;

Du boulevard à Mérignac, et *vice versa*, 25 centimes;

Du boulevard à Capeyron, et *vice versa*, 30 centimes ;

Du boulevard au Grand-Louis (terminus), et *vice versa*, 35 centimes.

Le minimum de la taxe à percevoir sera de 10 centimes par voyageur.

Art. 7. — Tant que la recette brute kilométrique du réseau sera inférieure à 12.000 francs, la compagnie concessionnaire versera dans la caisse des chemins de fer d'intérêt local des Landes, au titre des recettes, 5 0/0 de la recette effectuée sur la ligne n° 2, au tarif de bout en bout, et sur les deux lignes n°s 2 et 3, aux tarifs combinés de Saint-Médard au Grand-Louis et du Grand-Louis au boulevard par la Glacière et *vice versa*.

Le versement effectué par la compagnie ira en croissant, au fur et à mesure que la recette kilométrique augmentera, de manière à satisfaire à la progression ci-après :

Pour une recette brute kilométrique :

De 12.000 à 14.000 francs, ce versement sera de 7 0/0 ;

De 14.000 à 16.000 francs, ce versement sera de 8 0/0 ;

De 16.000 à 18.000 francs, ce versement sera de 9 0/0 ;

De 18.000 à 20.000 francs, ce versement sera de 10 0/0,

et ainsi de suite, à raison de 1 0/0 en accroissement pour une augmentation de 2.000 francs dans la recette kilométrique, sans toutefois pouvoir s'élever au-delà de 18 0/0.

En outre, et nonobstant cette dernière réserve, le versement de la compagnie ne sera pas inférieur à la différence entre 35.000 francs et la recette voyageurs réellement effectuée du 1er janvier au 31 décembre de l'année considérée :

1° Dans la gare de Bordeaux-Saint-Louis (intérêt local), quelle que soit la destination pour le réseau des Landes ;

2° Dans les gares ou haltes du Haillan, Saint-Médard-arrêt, Saint-Médard-station, Issac, Salaunes, Sainte-Hélène, Tronquats, Saumos, Lacanau, pour la destination de Bordeaux.

Ce versement devra être fait dans le délai maximum d'un mois à partir de l'injonction qui sera adressée à cet effet par le préfet sur le vu des comptes de l'exercice.

Art. 8. — La compagnie concessionnaire s'engage à établir à la première demande du département un système de billets directs à tarif commun délivrés en un point quelconque des lignes visées par la présente convention pour les stations du chemin de fer des Landes comprises entre Saint-Médard et Lacanau inclus.

Art. 9. — Avant la déclaration d'utilité publique des travaux, la compagnie concessionnaire déposera à la caisse des dépôts et consignations une somme de 40.000 francs en numéraire ou en rente sur l'État, calculée conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du Trésor, avec transfert, au profit de ladite caisse, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

Les deux tiers en seront rendus à la compagnie concessionnaire par tiers et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier tiers ne sera remboursé qu'après l'expiration de la concession.

Art. 10. — La présente convention est subordonnée à la déclaration d'utilité publique dans un délai de deux ans à partir de ce jour.

Fait à Bordeaux, le 17 mars 1897.

(N° 91)

[24 décembre 1897]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département du Doubs, des lignes de tramway d'Audincourt à Montbéliard et de Valentigney au hameau de Beaulieu.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département du Doubs, suivant les dispositions générales des plans ci-dessus visés, de deux lignes de tramway, à traction mécanique, destinées au transport des voyageurs et des marchandises entre Audincourt et Montbéliard (gare Paris-Lyon-Méditerranée) et entre Valentigney et le hameau de Beaulieu, et formant des prolongements des tramways d'Audincourt à Hérimoncourt et d'Audincourt à Valentigney, dont l'établissement a été déclaré d'utilité publique par les décrets susvisés des 1er septembre 1883 et 8 juillet 1887.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution desdits tramways ne sont pas accomplies dans le délai de deux ans à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — Le département du Doubs est autorisé à pourvoir à la construction et à l'exploitation des lignes de tramway dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée, le 30 août 1897,

entre le préfet du Doubs, agissant au nom du département, et la société anonyme du tramway de la vallée d'Hérimoncourt, pour la concession des tramways susmentionnés.

Ladite convention restera annexée au présent décret, ainsi que les plans d'ensemble ci-dessus visés.

Art. 4. — Il est interdit à la société anonyme du tramway de la vallée d'Hérimoncourt, sous peine de déchéance, d'engager son capital directement ou indirectement dans une opération autre que la construction et l'exploitation des lignes de tramway dont il s'agit, ainsi que de celles dont elle est concessionnaire en vertu des décrets susvisés des 1er septembre 1883, 8 juillet 1887 et 7 septembre 1888, sans y avoir été préalablement autorisée par décret délibéré en conseil d'État.

CONVENTION.

Entre les soussignés :

M. Henry Goulley, préfet du département du Doubs, chevalier de la Légion d'honneur, officier de l'instruction publique, agissant en son nom et pour le compte du département, en vertu de la loi du 10 août 1871 sur les conseils généraux; de la loi du 11 juin 1880 sur les chemins de fer d'intérêt local et tramways ; des décrets des 6 août 1881 et 20 mars 1882, portant règlement d'administration publique, et des délibérations du conseil général, en date des 25 avril et 22 août 1895, 29 avril 1897 et 19 août 1897,

D'une part ;

Et M. Armand Peugeot, chevalier de la Légion d'honneur, industriel à Valentigney, agissant au nom et pour le compte de la société du tramway de la vallée d'Hérimoncourt,

D'autre part ;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le département du Doubs concède à la société anonyme du tramway de la vallée d'Hérimoncourt, qui accepte, l'établissement et l'exploitation du prolongement jusqu'à Montbéliard du tramway d'Hérimoncourt à Audincourt et du prolongement jusqu'à Beaulieu du tramway d'Audincourt à Valentigney.

Ces concessions ne feront qu'un bloc avec les concessions déjà accordées à la société suivant conventions des 26 janvier 1881 et 31 juillet 1886. Elles n'auront d'effet qu'en vertu du décret déclarant d'utilité publique des prolongements de lignes subventionnées. Elles sont faites conformément à la loi du 11 juin 1880 sur les chemins de fer d'intérêt local et tramways, et aux décrets des 20 mars 1882 et 23 décembre 1885,

portant règlement d'administration publique pour l'exécution de cette loi et aux conditions ci-après.

Art. 2. — Le département fournira à la société, à titre de fonds de concours, une somme de 126.000 francs. Cette subvention sera payée à la compagnie le jour de la mise en exploitation.

Art. 3. — Le concessionnaire sera assujetti à toutes les obligations imposées par le cahier des charges annexé à la convention du 31 juillet 1886, ayant pour objet la concession du tramway d'Audincourt à Valentigney, mais avec les modifications spécifiées aux articles ci-après.

Art. 4. — Le texte de l'article 2 dudit cahier des charges sera complété par le texte suivant :

La ligne d'Audincourt à Montbéliard a son origine à l'extrémité de la cour de la gare du tramway, à Audincourt. Elle traverse la ligne des Forges et la voie ferrée de la compagnie des chemins de fer Paris à Lyon et à la Méditerranée, passe près du village d'Exincourt, emprunte le chemin de grande communication n° 33 de Vesoul à Bâle depuis le pont sur le canal du Rhône au Rhin jusque près de Montbéliard, traverse le chemin de fer de Montbéliard à Dijon, emprunte l'ancienne route jusqu'à la promenade des Fossés, puis aboutit à la gare de la petite vitesse du réseau Paris-Lyon-Méditerranée en passant par la rue Henri-Morlot et devant la cour de la gare des voyageurs.

La ligne de Valentigney à Beaulieu a son origine à la gare de Valentigney, du tramway d'Audincourt à Valentigney. Elle emprunte le chemin vicinal de grande communication n° 42 de Mathay à Audincourt, et se termine à la sortie de la traverse du village de Beaulieu.

Art. 5. — Les conditions sur la limitation de la vitesse et de la longueur des trains insérées à l'article 15 dudit cahier des charges seront remplacées par les suivantes :

Les trains se composeront de neuf voitures au plus, et leur longueur totale ne dépassera pas 60 mètres.

Art. 6. — Le texte de l'article 16 du cahier des charges sera remplacé par le texte suivant :

La durée de la concession des lignes d'Audincourt à Hérimoncourt, d'Audincourt à Montbéliard, d'Audincourt à Valentigney et de Valentigney à Beaulieu, commencera à courir à la date des décrets déclarant l'utilité publique de ces lignes. La concession prendra fin, en ce qui concerne toutes ces lignes, le 1er septembre 1960.

Fait double à Besançon, le 30 août 1897.

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT.

(N° 92)

[13 novembre 1896]

Travaux communaux. — Décompte. — Mise en régie. — (Ville de Nice contre sieur Armelin.)

Cautionnement. — Intérêts à 5 0/0 alloués à partir de l'expiration du délai de garantie.

Délai de garantie : il court du jour de la résiliation prononcée sur la demande de l'entrepreneur.

Difficultés imprévues résultant pour l'entrepreneur de l'invasion des fouilles par l'eau et de l'insuffisance des épuisements effectués par la ville : allocation d'une indemnité.

Procédure. — Conseil d'État. — Non-lieu à statuer sur un recours formé par une ville contre un arrêté chargeant des experts d'évaluer l'indemnité dont elle pourrait être redevable envers un entrepreneur, alors que l'entrepreneur ne s'est pas pourvu contre l'arrêté qui refuse toute indemnité au fond.

Réception provisoire. — Un marché ayant été résilié sur la demande d'un entrepreneur, les travaux exécutés par lui ou pour son compte doivent être considérés comme se trouvant en état de réception provisoire au jour de la résiliation.

Régie. — Mise en régie prononcée à la suite de l'inexécution d'ordres de service et d'une mise en demeure restée sans effet : régularité.

Comptes de la régie. Notification à l'entrepreneur au domicile élu par lui pour l'exécution des travaux : régularité.

— Conséquences de la régie laissées à la charge de l'entrepreneur jusqu'à la date de la résiliation de l'entreprise : régularité.

— Dépréciation du matériel resté en la possession de l'administration : responsabilité mise à la charge de la ville à partir de la date de résiliation et non à compter du jour de la mise en régie.

— Travaux distraits indûment de l'entreprise dont ils faisaient partie : indemnité accordée.

— Résiliation. — Pour rechercher s'il y a augmentation de plus d'un sixième dans la masse des travaux, il y a lieu de tenir compte du montant des travaux indûment distraits de l'entreprise.

(N° 93)

[13 novembre 1896]

Travaux publics communaux. — Décompte. — Chemins vicinaux. — Clauses et conditions générales du 6 décembre 1870. — (Commune de Sauze contre sieur Faure.)

Art. 34. — Suspension partielle des travaux pendant soixante-quatorze jours. Pas d'indemnité : l'entrepreneur n'aurait droit à indemnité que dans le cas de la cessation absolue des travaux ou de leur ajournement pendant plus d'une année.

Art. 49. — Intérêts. — Lorsque l'entrepreneur n'a pu être entièrement soldé dans les trois mois qui suivent la réception définitive, il a droit à des intérêts pour le solde à partir du jour où il en fait la demande.

Retard dans la réception définitive par suite de la nécessité de procéder à une nouvelle adjudication, faute par l'entrepreneur de procéder aux réparations d'un pont; non-lieu à indemnité ainsi que pour retard de paiement pendant l'exécution des travaux.

Terrassements augmentés par suite de la modification du tracé d'un chemin vicinal; règlement modifié à raison de l'excédent.

(N° 94)

[13 novembre 1896]

Travaux publics. — Occupation temporaire. — Expertise. — (Sieur Fortier contre sieur d'Hespel.)

Destruction des travaux de drainage effectués par les locataires du terrain occupé : diminution du rendement des récoltes; allocation d'une indemnité au propriétaire.

Indemnité pour dépréciation permanente. — Intérêts. — Le propriétaire a droit à l'allocation des intérêts de cette indemnité. — Ces intérêts ne font pas double emploi avec l'indemnité qui lui est allouée à raison de la privation de jouissance subie par ses locataires et qui constitue le remboursement des sommes qu'il a dû payer à ces derniers.

Procédure. — Conseil de préfecture. — Expertise. — Défaut de visite des lieux. — Lorsque la seule irrégularité relevée contre une expertise résulte du défaut de visite des lieux par les experts, le conseil de préfecture peut valablement se borner à charger ces derniers de compléter sur ce point leur travail, sans prononcer la nullité de l'expertise.

— Signification des arrêtés ordonnant une expertise. — Les arrêtés de cette nature ne doivent pas être signifiés par exploit d'huissier. — Il suffit que les parties aient été avisées en temps utile du jour où il serait procédé au supplément d'expertise ordonné.

— Frais d'expertise. — Liquidation. — Compétence. — Le conseil de préfecture n'est pas compétent pour liquider lui-même directement les frais d'expertise. — Cette attribution appartient au président du conseil de préfecture, sauf opposition devant ledit conseil. Arrêté annulé ; renvoi devant le président.

Conseil d'État. — Défaut de production de l'arrêté attaqué : non-recevabilité.

I. En ce qui touche *les conclusions du sieur Fortier contre l'arrêté du* 25 *novembre* 1890 :

Considérant que le sieur Fortier n'a pas produit ledit arrêté devant le conseil d'État; que, dès lors, il n'a pas satisfait aux prescriptions de l'article 1er du décret du 22 juillet 1806 et que sur ce point les conclusions de sa requête doivent être déclarées non recevables ;

II. *En ce qui touche les conclusions du sieur Fortier contre l'arrêté du* 25 *novembre* 1893 :

Considérant que la seule irrégularité relevée contre l'expertise résulterait du défaut de visite des lieux par les experts ; que, dans ces circonstances, le conseil de préfecture a pu valablement se borner à charger les experts de compléter sur ce point leur travail sans prononcer la nullité de l'expertise; que, dès lors, cette partie des conclusions de la requête doit être rejetée ;

III. *En ce qui touche les conclusions du sieur Fortier contre l'arrêté du* 21 *novembre* 1893 :

Sur le moyen tiré de ce qu'il aurait été rendu sur une procédure irrégulière par suite du défaut de signification de l'arrêté du 20 *juillet* 1893 :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le sieur Fortier a été avisé en temps utile du jour où il serait procédé au supplément d'expertise ordonné par l'arrêté du 20 juillet 1893; qu'ainsi il a été satisfait aux prescriptions de l'article 15 de la loi du 22 juillet 1889, qui n'exige pas que les arrêtés de cette nature soient signifiés par exploit d'huissier, conformément à l'article 51 de la même loi;

AU FOND :

Considérant que le requérant ne justifie pas qu'en fixant à 6.915 fr. 45 l'indemnité due par le sieur Fortier au sieur d'Hespel à raison de la privation de jouissance subie par les locataires de ce propriétaire, le conseil de préfecture ait fait une inexacte appréciation des circonstances de l'affaire;

En ce qui touche la répartition des frais d'expertise :

Considérant que de ce qui précède il résulte que c'est avec raison que le conseil de préfecture a mis la totalité des frais d'expertise à la charge du sieur Fortier;

IV. *Sur la liquidation des frais d'expertise :*

Considérant que l'article 23 de la loi du 22 juillet 1889 dispose que les vacations, frais et honoraires des experts sont liquidés et taxés par arrêté du président du conseil de préfecture, sauf aux experts et aux parties à contester cette liquidation, dans le délai fixé, devant le conseil de préfecture statuant en chambre du conseil; que la première partie de cette disposition de l'article 23 a été reproduite par l'article 63 de la même loi, et qu'il résulte de leur combinaison avec l'article 65 qu'il ne peut, dans le sens de ce dernier article, y avoir lieu par le conseil de préfecture de faire lui-même en audience publique la liquidation dont s'agit; qu'ainsi le conseil de préfecture n'est pas compétent pour exercer directement une attribution que la loi ne confère qu'au président seul;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que, dans l'espèce, les frais d'expertise n'ont pas été liquidés et taxés par le président du conseil de préfecture; que la liquidation en a été opérée par l'arrêté du conseil de préfecture du 21 novembre 1893, qui a statué sur le fond; qu'en procédant de la sorte le conseil de préfecture a excédé les limites de sa compétence et que, sur ce point, son arrêté doit être annulé;

V. *En ce qui touche le recours incident:* — .....

Sur les conclusions du sieur d'Hespel tendant à ce qu'il lui soit alloué une indemnité de 475 fr. 15 à raison du dommage causé par la destruction des travaux de drainage:

Considérant que la destruction, par le sieur Fortier, des travaux de drainage effectués par les locataires du sieur d'Hespel, étant de nature à diminuer le rendement des récoltes, il y avait lieu d'en tenir compte dans le calcul de l'indemnité due au sieur d'Hespel à raison de la privation de jouissance subie par ses locataires, et qu'il sera fait une équitable appréciation du préjudice causé en allouant de ce chef au sieur d'Hespel une indemnité de 475 fr. 15.

VI. *Sur les conclusions du sieur d'Hespel tendant à ce qu'il lui soit tenu compte des intérêts de l'indemnité qui lui a été allouée à raison de la dépréciation permanente de son fonds:*

Considérant que les intérêts de l'indemnité allouée au sieur d'Hespel, à raison de la dépréciation de sa propriété, ne font pas double emploi avec l'indemnité qui lui est allouée par la présente décision à raison de la privation de jouissance subie par ses locataires et qui constitue le remboursement des sommes qu'il a dû payer à ces derniers ; que, dès lors, il est fondé à réclamer ces intérêts à partir du 19 juillet 1884, jour où il en a fait la demande, jusqu'au 18 juin 1885, date à laquelle l'entrepreneur lui a payé le solde de la première de ces indemnités :

Sur les intérêts des intérêts : ... (Le sieur Fortier paiera au sieur d'Hespel, en sus des indemnités qu'il a été condamné à lui payer, une somme de 475 fr. 15, pour destruction des travaux de drainage. Il lui paiera, en outre, les intérêts de la somme de 8.369 francs dont il était redevable envers lui pour dépréciation de l'immeuble, à partir du 19 juillet 1884 jusqu'au 18 juin 1885. Intérêts des sommes dues au sieur d'Hespel capitalisés à la date du 13 avril 1894. Arrêté du 21 novembre 1893 annulé en tant qu'il a liquidé les frais d'expertise, et réformé dans celles de ses autres dispositions qui sont contraires à la présente décision. Les parties sont renvoyées devant le président du conseil de préfecture pour être procédé à la liquidation des frais d'expertise conformément à l'article 23 de la loi du 22 juillet 1889. Surplus des conclusions des parties rejeté. Sieur Fortier condamné aux dépens.)

(N° 95)

[13 novembre 1896]

Voirie (grande). — Rues de Paris. — Hauteur des maisons. — Décret du 23 juillet 1884. — Qualité pour en assurer l'exécution. — (Sieur Vincent.)

Un propriétaire voisin n'a-t-il pas qualité pour déférer au conseil d'État, par la voie du recours pour excès de pouvoir, un arrêté du préfet de la Seine qui autorise la construction d'une maison à une hauteur supérieure à celle qui est prévue par le décret du 23 juillet 1884 ? — Il appartient à l'administration seule d'assurer l'exécution dudit décret.

(N° 96)

[20 novembre 1896]

Travaux publics. — Décompte. — Canaux de navigation. — (Sieurs Védrine et Rigoux.)

Déblais. — Classification établie d'après le plan d'eau au moyen de métrés contradictoires dressés en cours d'exécution et variant suivant les diverses circonstances de la navigation : Régularité ; analogue.

Dommages causés à l'entreprise. — Interruption des travaux par suite d'irruption d'eau due à la malveillance et non imputable à l'administration : Rejet.

— Arrêt prolongé des bateaux de déblais aux écluses par suite de l'application des règlements du canal : Pas d'indemnité.

— Retard dans l'exécution des travaux dû à la faute des entrepreneurs : Rejet.

Ordres de service. — A défaut de réclamation contre les ordres de service dans le délai du cahier des charges, les entrepreneurs ne

sont pas recevables à réclamer en raison des sujétions spéciales qui sont la conséquence de ces ordres.

Quantités résultant d'attachements acceptés ou non contestés dans les délais prévus: Rejet.

Réclamation non motivée : Non-recevabilité.

Travaux effectués directement par les ingénieurs, en raison de la mauvaise exécution par l'entreprise : Pas de privation de bénéfice. Rejet de la demande d'indemnité.

— Travaux non compris dans l'entreprise, non confiés aux entrepreneurs : Pas d'indemnité.

... I. SUR LA DEMANDE D'INDEMNITÉ *formée à raison de dépenses extraordinaires relatives aux opérations de dragage :*

Considérant que les requérants n'ont présenté aucune réclamation, conformément aux prescriptions de l'article 113 du cahier des charges, contre les ordres de service à eux donnés par les ingénieurs pour l'exécution des dragages, et qu'ainsi ils ne sauraient réclamer aucune allocation à raison des sujétions spéciales qui auraient été la conséquence de ces ordres ; qu'il résulte, d'ailleurs, de l'instruction que les prétendues fausses manœuvres et les retards dont ils se plaignent ne sauraient être attribués qu'à leur propre faute ;

II. *En ce qui concerne le pilonnage des remblais :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que, si les ingénieurs ont fait exécuter directement une partie de ces travaux, c'est à raison de la mauvaise exécution des pilonnages faits par les entrepreneurs au début de l'entreprise ; qu'ainsi les sieurs Védrine et Rigoux, qui ne justifient pas, d'ailleurs, avoir été privés d'un bénéfice appréciable, ne sont pas fondés à se plaindre de ce que les travaux ainsi exécutés n'aient pas été portés à leur décompte;

... III. *En ce qui concerne la maçonnerie de moellons parementés et smillés :*

Considérant que les quantités de maçonneries de moellons parementés et smillés portés au décompte ont fait l'objet d'attachements réguliers; que les uns ont été acceptés par les entrepreneurs, et que pour les autres les sieurs Védrine et Rigoux n'ont pas présenté dans les délais prescrits leur réclamation avec motifs à l'appui ;

... IV. *Sur la demande d'une indemnité de 420 francs pour interruption du travail par suite de l'irruption des eaux entre l'ancien et le nouveau bassin :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que l'accident dont

se plaignent les requérants n'est pas le résultat d'une faute ou d'une négligence de l'administration ;

V. *Sur la demande d'indemnité fondée sur les arrêts prolongés aux écluses de la drague et des bateaux chargés des déblais provenant des terrassements :*

Considérant que ces arrêts n'ont été que la conséquence de l'application des règlements sur la police de la navigation du canal du Berry ; qu'ils sont ainsi absolument indépendants de l'entreprise et que, par suite, c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté la demande d'indemnité des entrepreneurs comme non recevable ;

... VI. *Sur la demande d'indemnité fondée sur ce que la fourniture et la pose des organeaux d'amarre n'auraient pas été confiés aux entrepreneurs :*

Considérant qu'il résulte des pièces du marché que la fourniture et la pose des organeaux d'amarre ne faisaient pas partie de l'entreprise des requérants ; que, par suite, ils ne peuvent former aucune réclamation à raison du bénéfice dont ils auraient été privés ;

VII. *Sur la demande d'indemnité pour ralentissement des travaux :*

Considérant qu'en fait les travaux ont été exécutés dans le délai prévu par l'article 123 du devis et qu'en admettant qu'ils eussent pu être terminés dans un plus court délai les retards que les entrepreneurs auraient subis ne sont en aucune façon imputables à l'administration, mais uniquement aux difficultés soulevées par eux ;

VIII. *Sur la réclamation relative à la classification des déblais de terrassement : En ce qui concerne la classification des déblais par rapport au plan d'eau :*

Considérant que les requérants soutiennent que, le cube des diverses catégories de déblais ayant été déterminé d'une manière ferme dans le détail estimatif, l'administration ne pouvait en modifier la proportion en tenant compte des diverses circonstances de la navigation et notamment des périodes de chômage ; que cette classification devait être faite en prenant pour base le plan d'eau normal ;

Considérant qu'aux termes de l'article 98 du devis, la proportion des diverses natures de déblais devait être déterminée par des métrés contradictoires dressés en cours d'exécution et qu'il ne devait être fait aucune autre classification que celle consistant à diviser les déblais d'après leur hauteur par rapport au plan

d'eau pendant l'exécution des terrassements ; que, d'autre part, l'avant-métré auquel se réfère spécialement l'article précité porte que la classification dont s'agit pourrait n'être pas conforme à celle déterminée par ledit avant-métré quant aux cubes de chaque catégorie, à cause des variations à prévoir par suite des circonstances de la navigation ;

Considérant qu'il résulte de l'ensemble de ces dispositions, dont il appartenait aux entrepreneurs de se rendre compte avant l'adjudication, que l'administration s'est conformée aux conditions du marché en opérant la classification dont s'agit d'après le plan d'eau réel qui a fait l'objet de constats régulièrement dressés à toute époque et notifiés aux entrepreneurs ;

IX. *En ce qui concerne les déblais exécutés du* 26 *septembre* 1883 *au* 2 *janvier* 1884 *dans le bassin des Forges :*

Considérant que la classification desdits déblais dans le bassin des Forges a été réglée par une convention du 17 octobre 1883, aux termes de laquelle le plan d'eau servant de base à la dite classification devait être constaté une seule fois après l'entière exécution des terrassements; que l'observation devait avoir lieu contradictoirement lors de la cessation du travail, après un intervalle de huit jours pleins à dater du moment où le plan d'eau aurait atteint son minimum;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le niveau minimum de l'eau a été atteint le 2 janvier 1884 lors de la cessation des travaux, et que c'est à cette date qu'a été dressé un procès-verbal de constat que les entrepreneurs ont signé ; que, conformément à la convention précitée, le niveau de l'eau a été de nouveau constaté le 11 janvier 1884; que, par suite, les requérants ne sont pas fondés à critiquer l'adoption de ce niveau d'eau comme base de classification des déblais ;

... X. *Sur la demande relative à la superficie des chaussées d'empierrement :*

Considérant que les requérants ne fournissent aucun moyen à l'appui de leur recours concernant ce chef de réclamation ; qu'il y a lieu, dès lors, de le rejeter par application de l'article 1er du décret du 22 juillet 1806... (Les intérêts des sommes allouées aux sieurs Védrine et Rigoux par les arrêtés susvisés des 28 mai 1889 et 26 septembre 1891 seront capitalisés pour produire eux-mêmes intérêts à partir du 2 février 1892. Surplus rejeté.)

(N° 97)

[20 novembre 1896]

Travaux publics. — Dommages. — Chemins de fer. — (Sieurs du Ribert, Enot et autres contre Compagnies de l'Ouest, de Lyon, ville de Limoges.)

Voie d'accès d'une propriété non modifiée par des travaux de doublement de la voie ferrée : Refus d'indemnité (du Ribert, 1re esp.).

Libre écoulement des eaux entravé par les travaux exécutés par une compagnie de chemin de fer : Compagnie condamnée à remédier à cet état de choses dans les six mois de l'arrêt et, à défaut, au paiement d'une indemnité fixée par avance (Enot, 2e esp.).

Travaux publics communaux. — Dommages. Dérivation d'un ruisseau. — Décidé que la dérivation d'un ruisseau, effectuée par une commune, a eu pour conséquence d'augmenter le volume des eaux de ce ruisseau et de rendre ses débordements plus fréquents : Indemnité allouée aux riverains à raison de la perte de revenus ou de la privation de jouissance (Dame Sorsas, 3e esp.).

Dommages futurs. — Indemnité alternative. — Le conseil de préfecture ne peut pas condamner une ville, pour le règlement des dommages futurs, à payer une indemnité déjà déterminée aux riverains, ou à faire exécuter des travaux spécifiés pour mettre la propriété endommagée à l'abri des inondations. — En conséquence, il y a lieu d'annuler l'arrêté, sauf à réserver aux riverains un droit à indemnité en cas de préjudice postérieur audit arrêté (Dame Sorsas, 3e esp.).

1re Espèce. — Sieur du Ribert contre compagnie de Lyon.

Considérant que le sieur du Ribert réclame l'allocation d'une indemnité en se fondant sur la modification que les travaux exécutés par la compagnie auraient apportée aux accès de sa propriété, qui seraient devenus impraticables aux voitures et sur le retard qui en serait résulté dans la construction de sa villa;

Considérant qu'il résulte de l'examen des profils versés à l'enquête à laquelle il a été procédé lors de la construction de la

ligne, que le chemin desservant les terrains où se trouve la propriété du requérant n'était, à l'époque de l'établissement du chemin de fer, qu'un sentier destiné à la circulation des piétons et des mulets; que la construction du passage établi par la compagnie a eu uniquement pour but d'assurer le maintien de cet état de choses et non pas de permettre l'accès de ces parcelles aux voitures;

Considérant que la circulation des piétons et des mulets n'a jamais été interceptée pendant l'exécution des travaux de la compagnie pour le doublement de ses voies, et que les modifications apportées à l'assiette du sentier n'ont pas eu pour conséquence d'augmenter d'une façon appréciable les difficultés d'accès de la propriété du sieur du Ribert; que, dans ces circonstances, c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté la requête du sieur du Ribert... (Rejet avec dépens.)

2e Espèce. — Sieur Enot contre compagnie de l'Ouest.

En ce qui concerne *l'écoulement des eaux:* — Considérant que, par l'arrêté attaqué, le conseil de préfecture a reconnu, avec raison, que l'établissement de la voie ferrée le long de la propriété du sieur Enot a eu pour effet de mettre obstacle au libre écoulement des eaux et que, les travaux faits par la compagnie de l'Ouest étant insuffisants, il y avait lieu de les compléter de manière à assurer le déversement des eaux dans l'égout existant au bas de l'avenue Eugénie, mais qu'il n'appartient pas au sieur Enot de modifier lui-même l'état de choses existant, et qu'ainsi c'est à tort que, par l'arrêté attaqué, le conseil de préfecture lui a alloué, dans ce but, une provision de 800 francs.

Considérant que, dans le cas où la compagnie n'aurait pas assuré le déversement dont s'agit dans les six mois qui suivront la notification de la présente décision, il sera fait une exacte appréciation du dommage causé au sieur Enot par l'état de choses actuel en l'évaluant à 1.000 francs et en condamnant la compagnie, mais dans ce cas seulement, à payer au sieur Enot cette somme avec intérêts à partir de la présente décision;

En ce qui concerne les autres dommages :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le conseil de préfecture a fait une juste évaluation des indemnités dues au sieur Enot à raison des autres dommages causés à sa propriété en les fixant à la somme de 3.000 francs, y compris les intérêts au jour de son arrêté;

Sur les frais d'expertise :

Considérant que, dans les circonstances de l'affaire, c'est avec raison qu'ils sont partagés entre le sieur Enot et la compagnie du chemin de fer de l'Ouest;

Sur les intérêts et les intérêts des intérêts : . . . .

... (La compagnie paiera au sieur Enot, en sus de l'indemnité de 3.000 francs, allouée par l'arrêté attaqué, la somme de 1.000 francs avec les intérêts du jour de la présente décision, si mieux n'aime la compagnie exécuter, dans un délai de six mois à dater de la notification de la présente décision, les travaux nécessaires pour conduire les eaux jusqu'à l'égout situé au bas de l'avenue Eugénie. L'indemnité de 3.000 francs allouée, par l'arrêté attaqué, au sieur Enot portera intérêts à la date du 17 mai 1893. Intérêts capitalisés aux dates des 30 janvier 1895 et 4 février 1896 pour produire eux-mêmes intérêts. La compagnie de l'Ouest est condamnée aux dépens. Le surplus des conclusions de la requête et le recours incident sont rejetés.)

3e Espèce. — Dame de Sorsas et fils contre ville de Limoges.

Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'en condamnant la ville de Limoges à payer aux consorts Sorsas une indemnité de 4.000 francs pour perte de revenus et pour privation de la jouissance de leurs immeubles jusqu'à la date de l'arrêté attaqué, le conseil de préfecture a fait une appréciation exacte des dommages dont il leur était dû réparation; qu'ainsi il y a lieu de rejeter tant les conclusions de la requête que celles du recours incident tendant à ce que l'arrêté attaqué soit réformé de ce chef;

Mais considérant que le conseil de préfecture a évalué à la somme de 10.400 francs les travaux à exécuter pour prévenir le retour des dommages éprouvés par les requérants, si mieux elle n'aime les faire elle-même; que, d'une part, ces travaux, définis dans le rapport des experts, consisteraient dans le prolongement d'un aqueduc existant sous le chemin vicinal des Trois-Chatains, dans la construction d'un pont sous cette voie et dans la modification des profils en long des fossés qui la bordent afin d'assurer l'écoulement des eaux; que ces travaux sont des travaux publics et qu'il ne dépend pas des consorts Sorsas de les faire exécuter; que ceux-ci soutiennent que la somme de 10.400 francs ne représente pas la dépréciation que le maintien de l'état de choses actuel causerait à leur propriété et qu'ils sont fondés à prétendre que ce n'est pas sous cette forme que pouvait leur être accordée

l'indemnité à laquelle ils ont droit pour les dommages futurs; qu'ainsi il y a lieu d'annuler la disposition par laquelle le conseil de préfecture a fixé à 10.400 francs l'indemnité pour dommages futurs, sauf aux consorts Sorsas à faire valoir leurs droits à indemnité au cas où ils auraient éprouvé de nouveaux préjudices postérieurement à l'arrêté attaqué;

Sur les intérêts des intérêts : . . . .

... (Arrêté annulé en tant que, pour indemniser les consorts Sorsas des dommages futurs que pourrait éprouver leur propriété, il a condamné la ville de Limoges à leur payer une somme de 10.400 francs représentant la valeur des ouvrages à exécuter pour en prévenir le retour, si mieux elle n'aime effectuer ces travaux. Les intérêts des sommes dues par la ville aux consorts Sorsas seront capitalisés aux dates des 1er septembre 1892, 16 novembre 1893, 14 décembre 1894, pour produire, eux-mêmes, des intérêts à leur profit au taux de 5 0/0. Surplus des conclusions et recours incident rejetés. Dépens supportés par la ville de Limoges.)

(N° 98)

[20 novembre 1896]

Voirie (grande). — Ports maritimes. — Amarrage de bateaux formant entrave à la navigation. — Contravention. — (Ministre des travaux publics contre sieur Urvois et autres).

Le fait par des patrons de bateaux d'avoir amarré leur embarcation dans le chenal d'un port et d'avoir refusé de le dégager pour rétablir la liberté de la navigation, constitue une contravention de voirie prévue et réprimée par l'article 3 de l'ordonnance d'août 1681. Condamnation à l'amende et aux frais du procès-verbal (*).

Le conseil de préfecture ne peut pas prononcer le relaxe des contrevenants qui lui sont déférés par un procès-verbal régulier, en se fondant sur ce que d'autres contrevenants ayant agi dans des conditions identiques auraient échappé aux poursuites.

Considérant qu'il n'est pas contesté, et qu'il résulte des termes mêmes de la décision attaquée, que les sieurs Urvois, Poriel,

(*) Rap. 18 avril 1860, Toulelon, p. 331 et les notes (*Arr. du C d'Ét.*).

Guillaume, Quéret, Berliver, Dagorn, Lozaéhmeur, Vigouroux, Marec, Poriel, Jean-Baptiste, Le Bars, Olier avaient, malgré les avertissements qui leur avaient été donnés, échoué leurs bateaux au bord du chenal que doivent suivre les navires entrant au port de Douarnenez, et, qu'en refusant de dégager ledit chenal au moment de la pleine mer, ils avaient porté entrave à la navigation; que ces faits constituaient des contraventions de grande voirie prévues par l'ordonnance de 1681; que le conseil de préfecture a néanmoins renvoyé les inculpés des fins des procès-verbaux dressés contre eux, par le seul motif que d'autres patrons de bateaux de pêche, qui n'avaient pas été poursuivis, auraient commis la même contravention;

Mais considérant qu'il n'appartient en aucun cas au juge de la contravention d'apprécier si des poursuites devaient être dirigées contre d'autres que ceux dont les actes lui sont déférés; qu'ainsi la circonstance alléguée ne pouvait dispenser le conseil de préfecture de condamner les inculpés susnommés; que, dès lors, le Ministre des travaux publics est fondé à demander l'annulation de l'arrêté attaqué... (Arrêté annulé. Les sieurs Urvois et autres sont condamnés chacun à 16 francs d'amende. Les sieurs Urvois, Poriel, Guillaume, Quéret, Berliver, Dagorn, Lozaéhmeur sont condamnés solidairement aux frais du procès-verbal dressé contre eux le 11 juillet 1894; les sieurs Vigouroux, Marec, Poriel, Jean-Baptiste, Le Bars, Olier sont condamnés solidairement aux frais du procès-verbal dressé contre eux à la même date.)

(N° 99)

[27 novembre 1896]

Travaux publics. — Décompte. — Poissonnerie des Sables-d'Olonne. — (Ville des Sables-d'Olonne.)

Architecte. — Responsabilité. — Allégation, vis-à-vis de l'architecte municipal, lequel n'a reçu aucune rémunération spéciale pour surveiller l'exécution des travaux, de fautes lourdes et d'un manque de surveillance. Rejet : aucun des griefs articulés ne rentre dans les cas prévus par les articles 1792 *et* 2270 *du Code civil.*

Augmentation ou diminution de plus d'un tiers des quantités prévues: Non-lieu à allocation de l'indemnité prévue par les clauses et conditions générales des ponts et chaussées (art. 32), celles-ci n'étant pas applicables à l'entreprise.

Frais d'expertise. — Liquidation opérée directement par le conseil de préfecture, au lieu d'être faite par le président dudit conseil: Annulation ; renvoi devant le président.

— Annulation par voie de conséquence de l'arrêté qui a statué sur l'opposition formée contre l'arrêté portant taxation.

Intérêts. — A défaut de disposition spéciale dans le contrat, ils doivent être alloués à compter de la demande en justice, et non de la réception définitive.

Prix nouveau. — Lorsqu'un travail ne répond pas aux prescriptions du devis, il y a lieu à fixation d'un prix nouveau.

Procédure. — Conseil d'État. — Intervention. — Justification d'un intérêt: intervention admise.

Retards dans le commencement des travaux, imputables à l'administration: Allocation d'une indemnité à l'entrepreneur.

Travaux imprévus: Application des prix courants du pays et non des prix de la série d'entretien de la ville.

Allocation de 10 0/0 en sus du prix des travaux imprévus: Suppression de cette allocation, qui n'est justifiée par aucune disposition du contrat.

(N° 100)

[27 novembre 1896]

Travaux publics. — Décompte. — Cahier des charges du 6 décembre 1870. — (Préfet de l'Ain contre sieur Miguet.)

Réclamations non recevables: présentées en dehors du délai prévu par l'article 41, elles tendent en réalité à une interprétation différente de certaines clauses du cahier des charges ou à la vérification des quantités d'ouvrages exécutés, et non au redressement d'erreurs matérielles, faux ou doubles emplois.

SUR L'EXCEPTION DE CHOSE JUGÉE *opposée au pourvoi du préfet:*
Considérant que, par l'arrêté du 26 juillet 1889, le conseil de

préfecture s'est borné à prescrire une expertise à l'effet de rechercher si des erreurs matérielles avaient été commises dans le décompte et de déterminer la nature et le montant de ces erreurs; que, dans ces circonstances, le sieur Miguet n'est pas fondé à soutenir que le conseil de préfecture a jugé définitivement, par ledit arrêté, le caractère des erreurs signalées dans la réclamation ;

Au fond :

Considérant que l'administration opposait à la réclamation du sieur Miguet une fin de non-recevoir tirée de ce qu'elle était présentée en dehors du délai fixé par l'article 41 du cahier des clauses et conditions générales des travaux des chemins vicinaux ;

Considérant, pour repousser cette fin de non-recevoir, le sieur Miguet soutenait que des erreurs matérielles et des omissions s'étaient glissées dans le décompte et que, par suite, aux termes de l'article 541 du Code de procédure civile, son action en redressement de compte était recevable ;

Mais considérant que les réclamations de l'entrepreneur tendaient en réalité, soit à une interprétation différente de certaines clauses du marché, soit à la vérification des métrés, des quantités d'ouvrages exécutés ou de celle des matériaux fournis et non au redressement d'erreurs matérielles, d'omissions, de faux ou doubles emplois dans le sens de l'article 541 du Code de procédure civile ; qu'ainsi l'administration était fondée à opposer au sieur Miguet la tardiveté de sa réclamation ; et que, par suite, c'est à tort que le conseil de préfecture a fait droit en partie aux conclusions de cet entrepreneur ; qu'il y a lieu, dès lors, d'annuler l'arrêté attaqué et de mettre les frais d'expertise à la charge du sieur Miguet... (Arrêté annulé. Frais d'expertise supportés par le sieur Miguet. Sieur Miguet condamné aux dépens.)

CIRCULAIRES MINISTÉRIELLES.

(N° 101)

[19 février 1898]

Routes nationales. — Entretien des chaussées empierrées et des chaussées pavées. — Nouveaux modèles de Devis et Cahiers des charges.

Monsieur le Préfet, diverses circulaires ministérielles, dont la plus récente est du 20 août 1875, ont rendu obligatoire l'emploi de deux types de cahiers des charges pour les entreprises d'entretien des chaussées empierrées et des chaussées pavées des routes nationales. Dans ces dernières années on a perfectionné les méthodes d'entretien des chaussées empierrées, en étendant de plus en plus les rechargements généraux; d'un autre côté, les clauses et conditions générales imposées aux entrepreneurs de travaux publics ont été remaniées dans un sens plus libéral que par le passé. En raison de ces circonstances, l'Administration a pensé que les types de devis actuellement en usage devaient être modifiés, et la Commission des routes nationales a été chargée de préparer deux nouveaux modèles.

Cette Commission, après une première étude, a arrêté provisoirement deux textes; avant de les soumettre à l'approbation ministérielle, elle a pensé qu'il serait utile de faire appel à l'expérience de MM. les Ingénieurs en chef du service ordinaire dans les départements, et elle a demandé que chacun d'eux reçût un exemplaire de ces deux textes et fût invité à fournir ses observations et ses critiques.

Cette consultation a produit d'intéressants résultats; plusieurs Ingénieurs en chef ont déclaré accepter purement et simplement les modèles qui leur avaient été soumis; d'autres, au contraire, ont formulé des critiques ou demandé diverses additions, suppressions ou changements que la Commission n'a pas tous retenus, mais qui l'ont conduite à revoir et améliorer sa première étude.

A la suite d'une longue discussion, dans laquelle elle a pesé, pour ainsi dire, chacun des termes employés, la Commission des routes nationales a donné aux deux cahiers des charges-types la forme définitive qu'elle soumet à la sanction de l'Administration supérieure.

Les principes généraux qui ont guidé la Commission sont les suivants :

Elle s'est d'abord attachée à n'insérer dans les devis que des prescriptions pratiquement réalisables et dont il soit toujours possible d'exiger la rigoureuse exécution.

Elle a pensé que le devis ne doit pas contenir la justification des clauses qu'il renferme, car l'entrepreneur n'a pas besoin d'y trouver les motifs des prescriptions auxquelles il doit se soumettre.

Elle s'est inspirée de l'esprit dans lequel ont été rédigées les clauses et conditions générales du 16 février 1892 et des intentions qui se sont le plus récemment manifestées au sein du Conseil général des Ponts et Chaussées, du Conseil d'État et du Parlement; elle ne propose d'autres dérogations que celles qui lui ont paru, par la nature même des choses, absolument inévitables.

Elle s'est attachée à formuler des prescriptions bien claires, de nature à renseigner très exactement les adjudicataires sur les obligations qu'ils assument et à supprimer toutes celles qui sont de droit commun ou qui résultent des règlements en vigueur.

Tout en faisant entrer dans le cadre des nouveaux modèles les conditions applicables à la majorité des services, elle a eu soin d'y laisser des *blancs* propres à recevoir les prescriptions spéciales qui pourraient résulter des procédés en usage dans des régions déterminées.

Enfin les articles ont été classés suivant un ordre plus logique que dans les anciens devis, plus conforme à la succession des faits.

1° Chaussées empierrées.

Le modèle se compose de 20 articles ainsi répartis :

I. Article 1er. — Objet de l'entreprise ;

II. Articles 2 à 6. — Définition des matériaux ;

III. Articles 7 à 13. — Mode de livraison et de réception des matériaux ;

IV. Articles 14 à 20. — Prescriptions générales.

I

Art. 1er. — Il résulte de l'article 1er que l'entreprise ne s'applique qu'à l'entretien des chaussées et que l'Administration n'est, en conséquence, pas tenue de confier à l'entrepreneur les fournitures nécessaires aux convertissements et aux rechargements extraordinaires, qui sont généralement payés sur les fonds de 2e catégorie ; pour prévenir toute ambiguïté, la Commission a supprimé les mots *réparations ordinaires* qui figuraient à l'ancien devis.

Il y a de nombreux cas où un même lot d'entreprises s'étend sur plusieurs routes ; l'article 1er a été libellé de manière à prévoir ces cas ; on a inséré dans cet article un tableau permettant de donner à la définition des sections de routes une forme synoptique qui en facilite la rédaction et la lecture.

La loi du 28 décembre 1892 ne permet pas d'occuper une propriété privée, à titre temporaire, pendant plus de cinq ans; il est logique de limiter à la même durée les obligations d'un entrepreneur qui doit souvent ouvrir lui-même une carrière dans une propriété. Le modèle doit laisser en blanc la durée du marché, car il peut se présenter des cas où cette durée doit être inférieure à cinq ans, par exemple lorsqu'une entreprise doit être renouvelée après une résiliation; mais une note inscrite au bas de la page indique que le maximum de la durée du contrat doit être, en général, de cinq ans.

En raison de l'obligation imposée par la loi du 28 décembre 1892, d'exproprier une parcelle qu'on aura eu besoin d'occuper pendant plus de cinq ans, un Ingénieur en chef a demandé qu'on prévît explicitement dans le cahier des charges le cas possible où l'État deviendrait propriétaire d'une carrière pendant la durée d'un bail. La Commission n'a pas cru devoir lui donner satisfaction, par le motif que, si la situation légale d'une carrière vient à changer en cours d'entreprise, l'article 29 des clauses et conditions générales suffit pour donner le moyen de composer de nouveaux prix.

Il y a des régions où l'on peut avoir intérêt à faire ramasser ou extraire des matériaux dans les propriétés riveraines de la route par les cantonniers ; il a paru utile de prévoir cette circonstance et de bien stipuler que la fourniture de ces matériaux est étrangère à l'entreprise.

Il est également indispensable que l'Administration se réserve

le droit de faire casser des pierres brutes par ses cantonniers pendant que ceux-ci ne sont pas occupés aux soins de la route, par exemple pendant les périodes de gelée ou de sécheresse. L'ancien article 5 contenait à cet égard une clause dont on a légèrement amélioré la rédaction et qu'on a transportée dans l'article 1er où elle est mieux placée.

Il y a des cas (traverses de villes par exemple) où l'on ne peut pas déposer immédiatement les matériaux à côté du lieu d'emploi, et où, par conséquent, il est nécessaire de prévoir des reprises et des transports supplémentaires ; on a ménagé, à la fin de l'article 1er, un blanc pour recevoir à cet égard des indications qui sont trop variables d'une localité à une autre pour pouvoir faire l'objet d'une rédaction générale, mais qu'on doit préciser, autant que possible, dans chaque cas.

A l'occasion de la définition de l'entreprise, qui fait l'objet de l'article 1er, la Commission a supprimé la clause qui faisait l'objet de l'article 24 de l'ancien devis, et qui obligeait l'entrepreneur à effectuer, aux prix de son marché, les transports de matériaux non approvisionnés par lui, sans pouvoir réclamer aucune indemnité, à raison des pertes que pourrait lui faire éprouver cette obligation. Cette clause était contraire à l'esprit des articles 30, 31 et 32 des clauses et conditions générales, et présentait une indétermination qui n'a pas permis de la conserver.

II

Art. 2. — Le tableau qui figure à l'article 2 est analogue à celui qu'on trouvait à l'article 23 de l'ancien devis. Il en diffère sur les points suivants :

Les carrières ont, dans de certaines régions, un nom particulier sous lequel elles sont connues ; à la demande d'un Ingénieur en chef, la Commission a introduit dans le tableau une colonne intitulée : « Lieux dits ou noms des carrières », afin de permettre une désignation bien précise des lieux d'extraction.

A la colonne : *Noms des propriétaires*, on a ajouté les mots : *inscrits à la matrice des rôles*, pour employer les termes mêmes de l'article 3 de la loi du 28 décembre 1892.

La colonne suivante était destinée à recevoir la mention des *distances de transports*. Plusieurs Ingénieurs en chef ont demandé qu'elle fût conservée dans le nouveau modèle, pour permettre de calculer aisément de nouveaux prix en cours d'entreprise, dans

le cas, par exemple, où les matériaux seraient apportés par chemins de fer et où les tarifs viendraient à être modifiés. La Commission n'a pas été touchée par ces observations ; l'indication des distances de transport lui a paru de nature à amener des difficultés entre l'Administration et l'entrepreneur ; ce dernier est toujours à même, avant l'adjudication, de se rendre un compte exact de la situation respective des carrières et des sections de routes à approvisionner ; ces distances sont un des éléments du prix des matériaux ; leur place est dans les « Renseignements sur la composition des prix », et non dans le devis. En conséquence, la Commission a fait disparaître de l'ancien tableau la colonne dont il s'agit.

La loi du 28 décembre 1892 dispose que tout arrêté préfectoral autorisant l'occupation temporaire d'un terrain doit « indiquer d'une façon précise... les surfaces sur lesquelles elle doit porter... et la voie d'accès ». En raison de cette dernière prescription, la Commission avait cru devoir insérer dans le tableau figurant à son projet primitif une colonne contenant la mention des parcelles à traverser pour accéder aux carrières, afin que les indications des arrêtés préfectoraux ne fussent pas rédigées de façon arbitraire, mais qu'elles eussent pour base une prescription du marché. Plusieurs Ingénieurs en chef ont critiqué cette innovation ; ils ont fait observer que les entrepreneurs connaissent souvent mieux que les Ingénieurs les voies les plus convenables pour accéder aux carrières, et que c'est à eux qu'il appartient de proposer ces voies, lorsqu'ils sollicitent l'occupation temporaire d'un terrain.

Plusieurs membres de la Commission, non convaincus par ces arguments, étaient d'avis que l'indication des voies d'accès est indispensable pour calculer dans le projet les distances de transports des matériaux et que cette indication ne doit pas être laissée à l'initiative des entrepreneurs ; ils ont insisté, en conséquence, pour le maintien de la colonne dont il s'agit. Mais la majorité de la Commission s'est, au contraire, associée aux observations des Ingénieurs en chef précités, par le motif ci-après : la loi du 28 décembre 1892 oblige seulement les préfets à mentionner les voies d'accès dans les arrêtés d'occupation temporaire ; l'insertion de cette mention dans le devis peut être une source de difficultés entre l'entrepreneur et l'Administration, s'il est reconnu, après l'adjudication, que ces voies ne sont pas praticables. La colonne dont il s'agit n'a, en conséquence, pas été maintenue.

Sur la demande de plusieurs Ingénieurs en chef, la Commission a introduit dans l'article 2, à la suite du tableau, les prescriptions qui faisaient l'objet de l'article 3 de l'ancien devis, et qui sont relatives à la bonne exploitation des carrières. Elle ne s'est pas dissimulée que de pareilles prescriptions n'ont pas d'autre sanction que la mise en régie de l'entreprise, ce qui est bien excessif; elle a pensé toutefois qu'il est utile que l'attention de l'entrepreneur soit appelée par le devis sur la nécessité d'exploiter rationnellement les carrières et d'entretenir en bon état les chemins d'exploitation.

Art. 3. — A l'article 3 on a ménagé, à la suite du premier paragraphe, un blanc dans lequel les Ingénieurs pourront, en cas de besoin, donner une définition plus précise de la qualité des matériaux usités dans leur service. Le blanc réservé dans le dernier paragraphe permettra de mentionner explicitement les *graviers, cailloux roulés, etc.*, qu'on emploie dans certains départements.

Art. 4. — Les dimensions des pierres qui devront être fournies à l'état brut et qui sont destinées, conformément à l'article 1er, à être cassées, en totalité ou en partie, par les cantonniers, seront fixées dans chaque cas particulier. Le blanc réservé à la suite du paragraphe unique de l'article 4 est destiné à recevoir les conditions que devront remplir les graviers, cailloux roulés, etc., que certains services emploient à l'état brut.

Art. 5. — Diverses sections d'une même route peuvent être entretenues par des procédés différents : méthode des rechargements généraux, avec aménagements, sur les parties très fréquentées ; méthode du point à temps sur les parties à faible circulation ; il peut être bon d'employer des matériaux plus gros dans la première méthode que dans la seconde. L'article 5 a été rédigé pour permettre de prescrire différentes grosseurs, suivant les besoins de chaque section. Un blanc suit le tableau où seront inscrites ces grosseurs ; on y insérera les clauses spéciales qu'il paraîtrait utile de stipuler à l'égard du cassage de certains matériaux.

En règle générale, l'entrepreneur doit effectuer le cassage des matériaux en carrière ou en dépôt, c'est-à-dire hors de la route, de manière à ne pas encombrer les routes et à ne pas incommoder les passants ; mais il y a des départements où l'on préfère que ce travail s'exécute sur la route, afin de pouvoir le mieux surveiller ; il y en a d'autres où les carrières contiennent des bancs de qualités très inégales, et où il est nécessaire d'obliger

l'entrepreneur à approvisionner les matériaux à l'état brut, pour que l'on puisse plus aisément distinguer et refuser les pierres de mauvaise qualité.

Enfin il y a d'assez nombreux départements où l'on emploie des graviers qu'on a extraits dans le lit des cours d'eau et dont le cassage ne peut être effectué que sur les routes où l'on doit les utiliser.

Mais la Commission a été d'avis qu'il ne faut pas laisser aux Ingénieurs la faculté de prescrire arbitrairement, en cours d'entreprise, que le cassage dans telle ou telle section sera opéré sur la route, et elle a inséré dans le devis une prévision ferme à ce sujet.

L'entrepreneur doit, en principe, débarrasser la route des résidus du cassage, mais il peut, dans certains cas, trouver avantage à éviter les frais de ce transport ; on a, en conséquence, stipulé que, si l'Administration juge que ces résidus peuvent être utilement employés à l'entretien de la route, l'entrepreneur sera dispensé de cette obligation ; dans ce cas l'Administration pourra en disposer sans allouer aucune indemnité à l'entrepreneur.

Le dernier paragraphe oblige l'entrepreneur à donner des lunettes ou des masques à ceux de ses ouvriers qui doivent casser les pierres sur la route. La Commission estime que l'Administration ne doit rien prescrire à ce sujet pour le cassage en carrière, et qu'elle ne doit intervenir que dans les chantiers directement soumis à sa surveillance. Autrement, en cas d'accident, elle engagerait sa responsabilité ; et, d'ailleurs, il lui serait souvent impossible de vérifier si l'entrepreneur remplit ses obligations, par exemple lorsque les carrières se trouvent dans une région lointaine, ou en pays étranger.

Art. 6. — Les qualités des matières d'agrégation étant souvent très différentes d'une section de route à une autre, on a jugé nécessaire de laisser aux Ingénieurs le soin de les définir, à l'article 6, suivant les convenances locales.

III

Art. 7. — L'article 7 est relatif à la commande des matériaux. Dans l'ancien devis cette commande faisait l'objet des cinq articles 2, 17, 20, 21 et 22. Il a paru possible et avantageux de simplifier la rédaction et de la condenser en un seul article qui

trouve naturellement sa place après la définition et avant la livraison des matériaux.

On a conservé les états d'indication, qui sont consacrés par un long usage et qui équivalent, sous une forme appropriée à la nature de l'entreprise, aux ordres de service visés dans l'article 10 des clauses et conditions générales. On a jugé inutile de dire que l'état d'indication principal de chaque année sera dressé après la notification du budget ; c'est aux Ingénieurs qu'il appartient de n'adresser leurs commandes aux entrepreneurs que lorsqu'ils sont assurés de leurs crédits ; c'est une mesure d'ordre intérieur dans laquelle les entrepreneurs n'ont pas à intervenir.

L'article 17 de l'ancien devis stipulait des dates fermes pour la moitié et les trois quarts de la fourniture et une date limite extrême pour la totalité. La Commission a pensé que ces dates ne doivent pas être fixées d'une manière identique pour tous les services, et que les besoins d'un même service peuvent obliger à les faire varier d'une année à l'autre ; c'est donc dans les états d'indication seulement qu'elles doivent figurer ; mais il a paru nécessaire de donner aux entrepreneurs un délai minimum, uniforme, qu'on a cru pouvoir équitablement fixer à trois mois. Quelques Ingénieurs ont trouvé ce délai trop court ; comme ce n'est qu'un minimum, rien ne les empêchera de l'allonger. D'autres l'ont trouvé tróp long, mais n'ont argué que de circonstances très exceptionnelles ; ces circonstances n'ont pas paru pouvoir entrer dans le cadre des prescriptions d'un cahier des charges général ; en définitive, la Commission a été d'avis qu'en principe on ne doit pas laisser aux Ingénieurs la faculté de déterminer le minimum de temps à donner aux entrepreneurs, et que ce minimum ne doit pas être au-dessous de trois mois.

Elle a d'ailleurs reconnu, d'après les observations de quelques services, que les Ingénieurs peuvent avoir besoin, vers la fin de l'année, de compléter leurs approvisionnements en demandant à l'entrepreneur de petites fournitures et que, dans ce cas, le délai de livraison minimum peut être réduit à un mois ; elle a stipulé cette réduction pour ce qui concerne les états d'indication supplémentaires et rectificatifs.

La Commission a jugé inutile de conserver dans le texte la mention des états d'indication provisoires, qui ne sont en réalité que des avis officieux ; si le devis ne les prescrit plus, rien n'empêchera les Ingénieurs d'en envoyer aux entrepreneurs, s'ils le jugent utile.

Les anciens articles 20 et 21 intitulés : « Bases de consom-

mation annuelle », et : « Quantités de matériaux à fournir », comportaient une série de calculs qui doivent figurer bien plutôt à l'avant-métré qu'au devis, et dont les résultats se trouvent au détail estimatif ; aussi la Commission les a-t-elle supprimés dans sa nouvelle rédaction.

L'ancien article 22, intitulé : « Modification des quantités prévues », mettait entièrement de côté les articles 30, 31 et 32 des clauses et conditions générales, et il en était de même de l'ancien article 24, dont on a déjà parlé plus haut.

La Commission, dès le début de son étude, a reconnu que ces anciennes clauses ne pouvaient pas être conservées, et elle a d'abord proposé de stipuler à l'article 7 du projet un maximum et un minimum annuels, tant pour l'ensemble des quantités de matériaux à fournir que pour les dépenses, et de laisser la fixation de ce maximum et de ce minimum à la convenance des services locaux. Le texte ainsi rédigé a fait l'objet de très vives critiques de la part de quelques Ingénieurs en chef qui ont demandé le maintien de l'ancien texte.

La Commission s'est livrée, sur ce sujet, à une discussion approfondie : elle a commencé par poser en principe que les droits accordés à l'entrepreneur par les articles 30, 31 et 32 des clauses et conditions générales, au lieu d'être méconnus, comme ils l'étaient par l'article 22 de l'ancien devis, devaient être mis à la base des nouvelles prescriptions. Mais elle s'est trouvée en présence de ce fait que les fournitures de matériaux à approvisionner sur une même section de route peuvent être exposées à d'assez grandes variations d'une année à l'autre ; c'est la conséquence même de la méthode d'entretien par rechargements généraux qui se développe de plus en plus et qu'on applique dans la majorité des services. Il faut observer aussi que, malgré tout le soin apporté par les Ingénieurs à l'organisation de leurs aménagements, il peut surgir des événements qui dérangent leurs prévisions, surtout dans la période de transition où se trouvent encore quelques services. La Commission a cherché à concilier le principe et le fait et à respecter les droits de l'entrepreneur sans nuire à la bonne marche du service.

En premier lieu, et conformément à la demande de plusieurs Ingénieurs en chef, elle a stipulé que les réclamations de l'entrepreneur ne pourront pas s'exercer sur les quantités et les dépenses annuelles, mais sur celles de la durée totale du bail, qui forme en réalité un ensemble indivisible.

On a, d'autre part, maintenu le principe des indemnités fixées

par les articles 31 et 32 des clauses et conditions générales.

Puis, pour éviter que, dans les cas d'augmentation de la masse des travaux, une demande de résiliation ne vînt troubler la marche du service, on a porté du sixième au tiers de la masse des travaux la différence entre les prévisions du détail estimatif et l'augmentation susceptible de donner à l'entrepreneur le droit de demander la résiliation de son marché par application de l'article 30 des clauses et conditions générales.

Art. 8. — L'article 8 du nouveau devis ne diffère pas sensiblement de l'article 7 de l'ancien ; on a légèrement modifié la rédaction en observant que les dégradations commises aux dépendances de la route sont des contraventions de grande voirie, tout aussi bien que le fait de déposer des matériaux en dehors des limites fixées. D'autre part, la Commission a supprimé, comme insuffisant en pratique, le délai de vingt-quatre heures stipulé par l'ancien article 7 et laissé aux agents de l'Administration le soin de fixer, suivant les circonstance locales, les délais à donner à l'entrepreneur pour réparer les dommages causés par son fait.

Art. 9. — L'article 9 du projet concerne l'emmétrage des matériaux qui faisait l'objet des articles 10, 11, 12 et 13 de l'ancien devis. Sur ce sujet, une question préjudicielle a été posée par plusieurs membres de la Commission, celle de savoir si l'on ne pourrait pas se dispenser de l'emmétrage des matériaux ; le volume des pierres employées chaque année à l'entretien des routes dépasse 1.450.000 mètres cubes; l'emmétrage de 1 mètre cube vaut environ 0 fr. 20 ; on peut donc évaluer à près de 300.000 francs l'économie annuelle qui résulterait de la suppression de cette main-d'œuvre.

La Commission a été d'avis qu'on risquerait de perdre, à ne pas faire l'emmétrage, une somme bien plus considérable encore, parce que les Ingénieurs ne pourraient plus contrôler, avec assez de sûreté, les volumes qui leur seraient fournis. L'expérience a déjà été tentée; on a dû y renoncer, à cause des déficits qui se produisaient dans les fournitures. Il convient d'ailleurs d'observer que la valeur des matériaux fournis chaque année dépasse 11 millions de francs et que l'emmétrage n'entre dans ce chiffre que pour une proportion inférieure à 3 0/0.

La Commission reconnaît que, dans le cas où les matériaux seraient apportés par chemin de fer et devraient être pesés, ou bien dans le cas où l'on pourrait évaluer exactement les quantités fournies sans être obligé de donner au tas de matériaux une forme géométrique, les Ingénieurs pourront se dispenser de prescrire l'em-

métrage ; mais ce sont là des cas exceptionnels et, en principe, la Commission estime que cette main-d'œuvre doit être conservée.

Elle a apporté, dans son application, une innovation importante. Les articles 10 et 12 fixaient les dimensions de trois types de tas qui sont devenus classiques ; ils attribuaient le volume fictif d'un mètre cube aux deux premiers types, dont le volume réel était de 1^{m3},042 et 1^{m3},004, et celui d'un demi-mètre au troisième type, dont le cube réel était de 0^{m3},504. Cette convention, consacrée par une longue habitude, n'avait au fond pas grand inconvénient, lorsque les matériaux n'étaient livrés que sous ces trois formes. Mais ils présentaient déjà une certaine anomalie, sous le régime du devis de 1875, qui admettait, dans les gares (art. 11), des tas prismatiques différents, et, pour les rechargements (art. 19), des cordons, qu'il n'était possible d'évaluer que géométriquement et de porter en compte que pour les volumes réels.

Aujourd'hui que les rechargements généraux deviennent très fréquents, les types classiques de tas ne sont plus la règle générale ; si, à cause de leur forme bien connue et commode, ils sont toujours usités, on fait souvent usage aussi des cordons continus. Qu'on suppose dès lors, dans 1 kilomètre d'une route à recharger, un approvisionnement de quatre cents tas du premier type et, dans le kilomètre suivant, une fourniture de cordons continus, mesurant exactement 400 mètres cubes; avec l'ancienne habitude l'entrepreneur devra, pour le même prix total, livrer dans le premier kilomètre 16^{m3},8 de plus que dans le second.

La Commission a pensé que cette différence ne se justifiait nullement, et elle n'a pas été ébranlée par les réclamations de plusieurs Ingénieurs en chef qui tenaient beaucoup à l'ancien usage, sans donner d'ailleurs d'autre argument que son ancienneté même.

Et comme, d'un autre côté, quelques Ingénieurs en chef ont fait remarquer que les types prescrits par le devis de 1875 s'appliquent mal aux cailloux roulés et aux graviers, qu'on emploie dans leurs départements, la Commission a pris le parti de ne plus prescrire dans le devis nouveau aucune dimension, et de laisser aux Ingénieurs le soin de fixer dans les états d'indication les dimensions des tas et cordons. Et elle a ajouté, pour donner de l'uniformité aux mesurages, que les volumes des tas et cordons seront évalués géométriquement.

Elle a d'ailleurs, sur la demande de plusieurs Ingénieurs en chef, conservé pour l'Administration la faculté que réservait l'ar-

ticle 13 de l'ancien devis de faire opérer par les cantonniers l'emmétrage des matériaux, par la raison que cette main-d'œuvre est souvent mieux faite par les cantonniers que par les ouvriers de l'entrepreneur, et qu'on peut ainsi venir en aide à ce dernier, lorsqu'il est en retard pour ses fournitures.

La Commission a réuni sous un seul article (n° 10) les prescriptions relatives à la réception des matériaux, qui faisaient, dans le devis de 1875, l'objet des articles 14 et 15, et elle a classé ces diverses prescriptions dans un ordre plus logique.

Contrairement à la demande de plusieurs Ingénieurs en chef, elle a maintenu dans le devis l'obligation, pour l'Ingénieur ordinaire et pour le conducteur, d'assister à la réception des matériaux. Le premier, qui a la responsabilité du service, a le devoir de procéder en personne à cette opération ; le second, qui est en contact constant avec l'entrepreneur et qui est naturellement désigné pour recevoir et examiner ses réclamations, doit prendre une part active à la vérification des matériaux et rédiger lui-même les procès-verbaux de réception.

A l'occasion des deux premiers mots du second paragraphe : *Il désignera*, un Ingénieur en chef a demandé que cette désignation fût faite au hasard, avant la visite des tas, afin que l'entrepreneur ne pût pas accuser l'Ingénieur d'avoir choisi à dessein les tas les plus petits, les plus mauvais et les plus sales. Le Commission n'a pas admis cette demande qui lui a paru contraire aux règles d'une bonne réception ; elle a pensé que, pour que l'entrepreneur soit incité à soigner toutes les parties de sa fourniture, il faut qu'il s'attende à ce que l'Ingénieur choisisse les matériaux d'épreuve dans les tas ou parties de cordons les plus défectueux.

Le nouveau texte distingue, comme l'ancien, la vérification du volume et celle de la préparation des matériaux ; elle distingue de plus, d'une façon explicite, la vérification de la qualité. L'ancien devis ne contenait aucune prescription à l'égard du mode de vérification du volume ; la Commission a jugé utile d'entrer à cet égard dans quelques détails ; suivant l'exemple adopté dans quelques services, elle avait cru devoir, dans son premier projet, prescrire l'emploi d'une caisse rectangulaire d'un quart de mètre cube, dans laquelle on aurait jeté les matériaux ; mais, devant les réclamations de plusieurs Ingénieurs en chef qui ont fait observer que ce procédé pourrait être fort long, et pourrait donner lieu à des différences sensibles, suivant les dimensions des arêtes de la caisse, la Commission a adopté un texte un peu plus large, qui laisse à chaque service le soin d'appliquer les procédés de

son choix ; la caisse n'est plus mentionnée qu'en note et à titre de simple indication. Le troisième paragraphe de l'article 10 a d'ailleurs été mis en harmonie complète avec l'article 9. A l'égard du défaut de qualité des matériaux, l'ancien devis, comme on vient de le rappeler, ne stipulait rien et laissait, en conséquence, les Ingénieurs libres de procéder comme ils l'entendaient. La Commission a comblé cette lacune; pour procéder à la vérification du volume, on éliminera les pierres de qualité inférieure, au même titre que les détritus ou que les pierres trop petites, et on réduira, en conséquence, le volume, évalué géométriquement, des tas ou cordons correspondants ; il suit de là que l'Administration deviendra propriétaire, sans les payer, des pierres de mauvaise qualité ; et l'entrepreneur ne pourra pas s'en plaindre, car il ne tient qu'à lui de ne pas les introduire dans sa fourniture. Il n'y a d'ailleurs nul inconvénient à conserver ces mauvaises pierres, à la condition qu'elles ne figurent pas dans les approvisionnements en proportion trop grande ; au-delà d'un certain chiffre, ce serait au contraire nuisible à la tenue de la chaussée dans laquelle des flaches ne tarderaient pas à apparaître; aussi, lorsque cette proportion est dépassée, le devis oblige-t-il les Ingénieurs à refuser la fourniture en bloc. Le quantum de cette proportion n'a pas semblé à la Commission pouvoir être fixé d'une façon uniforme pour toute la France; un blanc est laissé dans le texte, pour que chaque service puisse stipuler le chiffre qui lui semblera le plus convenable.

La rédaction adoptée a soulevé deux objections contraires : un Ingénieur en chef a demandé qu'il n'y eût aucune tolérance à l'égard des pierres de mauvaise qualité, et que le refus fût de droit, si petite fût leur quantité. Un autre a trouvé imprudent de stipuler un refus obligatoire au-delà d'une certaine proportion, car il peut arriver, en cas d'urgence, qu'on soit contraint de recevoir quand même des approvisionnements contenant en quantité notable de mauvais matériaux. La Commission a pensé qu'il est excessif en équité et presque toujours impossible en fait de ne pas laisser passer quelques mauvaises pierres dans une bonne fourniture ; tout ce qu'il est possible de faire, c'est, suivant les nécessités locales, de réduire à un taux très faible (2 ou 3 0/0 par exemple) la proportion au-dessus de laquelle on rebutera la fourniture. D'autre part, il convient d'armer les Ingénieurs, par un texte précis, contre les demandes des entrepreneurs, et de faire du refus une clause impérative; dans les cas exceptionnels d'urgence les Ingénieurs aviseront.

L'ancien devis stipulait qu'en cas de cassage ou de nettoyage incomplet on déduirait soit le prix élémentaire du cassage sur la fraction de mètre cube reconnue trop grosse, soit le prix du nettoyage sur l'ensemble de la fourniture, et cela de façon absolue. La Commission a observé d'abord que ces retenues sont insuffisantes et que, pour obliger l'entrepreneur à bien casser et à bien nettoyer ses matériaux, il est nécessaire de les doubler. Elle a jugé ensuite que, quelque soit le soin apporté par l'entrepreneur à sa fourniture, il est inévitable de trouver quelques pierres trop grosses ou trop petites et que, si ces matériaux sont en petite quantité, ils n'ont pas d'inconvénients pour la chaussée ; elle a donc admis pour chaque cas une tolérance, au-dessous de laquelle on ne fera aucune retenue et au-dessus de laquelle on appliquera entièrement les réductions de prix. Le montant de cette tolérance ne saurait d'ailleurs être prescrit d'une manière générale, et il convient de la laisser déterminer, dans chaque cas particulier, par les services locaux.

La Commission n'a pas accueilli la proposition faite par un Ingénieur en chef d'autoriser l'Administration à faire remédier d'office, le cas échéant, au cassage ou au nettoyage incomplet ; ce serait là de véritables régies partielles, que la jurisprudence n'admet pas.

Le premier projet de la Commission, comme le devis de 1875, stipulait qu'on appliquerait à tout un kilomètre les résultats de la vérification opérée sur une portion de tas ou de cordon ; c'est bien ce qui résulte des paragraphes 2 et 7 de l'article 10. Mais la Commission a introduit un correctif nécessaire. Sur l'initiative d'un de ses membres, d'accord avec plusieurs Ingénieurs en chef, elle a reconnu qu'avec le système de rechargements généraux l'approvisionnement d'un kilomètre peut atteindre 400 mètres cubes, alors qu'avec le strict entretien il peut s'abaisser à 40 mètres, et même à moins encore ; il serait abusif d'étendre à 400 mètres cubes, comme à 40 mètres cubes, les résultats d'une vérification unique, qui peut entraîner des réductions de prix et même un refus. Aussi la Commission a-t-elle ajouté dans l'article 10 un huitième paragraphe, aux termes duquel, lorsque la fourniture dans 1 kilomètre dépassera 100 mètres cubes, il sera, sur la demande de l'entrepreneur, procédé à une réception spéciale pour chaque lot de 100 mètres cubes.

Le neuvième paragraphe précise les frais qui seront à la charge de l'entrepreneur pour la vérification des matériaux.

Le paragraphe suivant reproduit, en améliorant la rédaction,

le deuxième paragraphe de l'ancien article 14; on a supprimé la deuxième phrase de ce deuxième paragraphe, qui n'édictait que des mesures d'ordre intérieur sans intérêt pour l'adjudicataire.

Le troisième paragraphe de l'ancien article 14 stipulait qu'en cas d'absence de l'entrepreneur ce dernier devrait adresser ses observations à l'Ingénieur en chef dans les vingt-quatre heures, conformément à l'article 50 des clauses et conditions générales. La Commission a d'abord observé que le délai de vingt-quatre heures appartenait aux clauses de 1866, et qu'il a été porté à trois jours par celles de 1892.

Puis elle a remarqué que le procès-verbal de réception mentionné par le dixième paragraphe de l'article 10 n'a pas uniquement le caractère de ceux qui sont visés par les articles 50 et 22 des conditions générales de 1892 et qui concernent seulement la qualité des matériaux; on y inscrit aussi des volumes; par suite, l'entrepreneur peut prétendre que c'est un véritable attachement et réclamer le bénéfice de l'article 39 des conditions générales, qui lui accorde un délai de dix jours pour présenter ses observations. Il pourrait soutenir encore, à la rigueur, que, puisqu'on inscrit à ce même procès-verbal des réductions de prix, il a droit de l'assimiler à un décompte, et, en vertu de l'article 41 des conditions générales, de prendre trente jours pour rédiger ses observations.

La Commission a examiné avec soin les divers cas qui peuvent se présenter ; elle a reconnu, d'une part, que bien des entrepreneurs sont peu lettrés et ont besoin d'un certain temps pour faire des calculs que les Ingénieurs et les conducteurs trouvent très simples ; mais elle a observé, par contre, que les besoins de l'entretien exigent qu'on puisse employer les matériaux sans retard après la réception ; pour concilier les intérêts du service avec ceux de l'entrepreneur, elle a décidé de donner à ce dernier un délai de trois jours, en stipulant explicitement qu'elle déroge ainsi à l'article 39 des conditions générales concernant les attachements. Elle entend d'ailleurs que l'entrepreneur présent aux opérations ne soit pas moins bien traité que celui qui n'y est pas venu, et qu'il jouisse comme celui-ci du délai de trois jours ; c'est le sens des mots : *Dans tous les cas*, qui sont en tête du onzième paragraphe de l'article 10.

Sur la demande d'un Ingénieur en chef, la Commission a laissé un blanc à la fin de l'article 10, pour permettre d'introduire les conditions de vérifications spéciales à tel ou tel service.

Art. 11. — L'article 11 reproduit, avec de simples changements de forme, l'article 16 de l'ancien devis.

Art. 12. — L'article 12 stipule, pour le cas de retard dans la livraison, la même pénalité pécuniaire que le troisième paragraphe de l'ancien article 17; mais il contient des prescriptions nouvelles. D'abord il dispose d'une façon précise que la retenue d'un dixième portera non seulement sur les matériaux manquants, mais encore sur les matériaux qui ne seraient pas en état de livraison, c'est-à-dire sur tous les matériaux, présents ou absents, qui ne seraient pas susceptibles d'être immédiatement employés. La Commission n'a d'ailleurs pas cru nécessaire, comme on le lui a demandé, de compliquer la rédaction par une échelle de pénalités inversement proportionnées au degré d'avancement de la fourniture.

L'ancien article 17 stipulait simplement qu'une pénalité serait appliquée, si les approvisionnements étaient en retard. Or le Conseil d'État a décidé, conformément au principe posé par l'article 1230 du Code civil, qu'une clause pénale n'est applicable à celui qui a contracté une obligation que lorsque ce dernier est en demeure; il a d'autre part adopté pour la mise en demeure les définitions données par l'article 1139 du Code civil, ainsi conçu: « Le débiteur est constitué en demeure, soit par une sommation « ou par un autre acte équivalent, soit par l'effet de la conven- « tion, lorsqu'elle porte que, sans qu'il soit besoin d'acte et par « la seule échéance du terme, le débiteur sera en demeure. » (Voir notamment les arrêts suivants : 12 novembre 1880 (*), Saint-Laurent contre Ville de Paris; 17 février 1882 (**), Ministre des Travaux publics contre sieurs G. Martin et Legrand.) D'après ces principes, sous l'empire de l'ancien texte, la retenue du dixième sur les matériaux manquants ne pouvait être légalement exercée qu'après une sommation telle que la mise en demeure stipulée à l'article 35 des clauses et conditions générales ; la clause pénale restait alors à l'état de lettre morte; ou bien, si les Ingénieurs en voulaient faire application, sans mise en demeure préalable, les entrepreneurs pouvaient en éprouver quelque surprise; ils étaient même fondés à en contester la validité.

Aussi, afin d'éviter ces inconvénients, de rappeler aux Ingénieurs les principes en la matière et de les obliger à prévenir les entrepreneurs avant d'appliquer la pénalité, la Commission avait-

(*) *Annales*, 1882, p. 415

(**) *Annales*, 1883, p. 69.

elle, dans son premier projet, après les mots : *il sera opéré sur le décompte*, ajouté les mots : *après mise en demeure.*

Cette addition a soulevé, de la part de plusieurs Ingénieurs en chef, des objections qui peuvent se résumer ainsi :

Le texte proposé n'indique pas si la mise en demeure devra être prononcée par un arrêté préfectoral, ou s'il suffira d'un ordre de service de l'Ingénieur; il n'indique pas si cette mise en demeure devra précéder l'époque fixée par les états d'indication ; si elle n'est envoyée qu'après cette époque, on allongera les délais primitivement impartis à l'entrepreneur. L'obligation d'accomplir cette formalité peut avoir pour conséquence de conduire à fixer des dates de fournitures trop hâtives, gênantes pour les entrepreneurs, afin de laisser aux Ingénieurs le temps de provoquer, à l'expiration du délai fixé, la mise en demeure dans laquelle on doit encore prévoir un délai suffisant. Il vaudrait mieux stipuler, conformément à l'article 1139 du Code civil, que la pénalité sera appliquée sans mise en demeure spéciale, l'entrepreneur devant se considérer comme mis en demeure par le seul fait de la remise de l'état d'indication, où figure la date de livraison, et de l'échéance de cette date.

La Commission a longuement discuté ces observations. Quelques-uns de ses membres ont émis l'avis que la mise en demeure est une formalité indispensable, à défaut de laquelle les retenues seront appliquées de façon très inégale et très arbitraire, et sans que l'entrepreneur puisse s'expliquer pourquoi dans telle circonstance on est tolérant, pourquoi dans telle autre on use de rigueur envers lui. Un Ingénieur vigilant, ont ajouté ces mêmes membres, saura toujours avant l'époque fixée par les états d'indication si l'entrepreneur est en mesure ou non d'être prêt à cette époque et, alors, il aura devant lui le temps nécessaire pour provoquer une mise en demeure sommant l'entrepreneur de livrer ses matériaux à la date prévue.

D'autres membres ont demandé s'il serait bien correct d'envoyer une mise en demeure spéciale avant l'échéance du terme, puisqu'il peut se faire, notamment lorsqu'il s'agit de matériaux venant par chemin de fer, que les fournitures arrivent au dernier moment.

En définitive, frappée des complications qu'entraînerait l'obligation d'adresser à l'entrepreneur une mise en demeure spéciale, considérant que les délais minima inscrits à l'article 7 du devis sont suffisants, et qu'il est nécessaire au bon entretien de la route que l'article 12 contienne une clause comminatoire de nature à

bien convaincre l'entrepreneur que les délais impartis par les états d'indication sont absolument de rigueur, la Commission a été d'avis de remplacer : les mots *après mise en demeure*, par ceux-ci : *sans qu'il ait été besoin d'une mise en demeure préalable*.

De plus, pour éviter que l'entrepreneur ne pût supposer que les mesures de rigueur se réduisaient à une simple retenue pécuniaire, la Commission a ajouté que cette retenue serait exercée, sans préjudice des mesures coercitives stipulées à l'article 35 des clauses et conditions générales.

Art. 13. — Sur la demande de plusieurs Ingénieurs en chef, la Commission a introduit, à la suite de l'article 12, un article 13 intitulé : *Conditions spéciales à chaque service*, et qui sera en blanc dans le modèle nouveau ; certains services, notamment celui du département de la Seine, et ceux qui emploient des trapps ou autres matériaux achetés directement en carrière, peuvent, en effet, avoir à imposer des prescriptions particulières qui ne rentrent pas dans le cadre général du projet. Mais, comme il importe de ne pas introduire des clauses contraires à l'esprit du type qui sera définitivement arrêté par l'Administration, une note indique qu'on ne dérogera aux clauses qui précèdent qu'en cas de nécessité absolue, qu'on mentionnera formellement ces dérogations indispensables, et qu'on biffera dans le texte les clauses auxquelles on croirait devoir déroger.

IV

Art. 14. — L'article 26 de l'ancien devis intitulé : *Payements et soldes* débutait par une phrase qu'il a paru inutile de maintenir. Il stipulait ensuite que la retenue de garantie serait payée, pour chaque exercice, sur les fonds de l'exercice suivant, trois mois au moins après la réception.

Le nouvel article 14 conserve l'obligation de payer la retenue de garantie sur les fonds de l'exercice suivant.

Un Ingénieur en chef a demandé la suppression de la retenue de garantie ; on comprend, dit-il, fort bien une garantie pour les travaux, même s'ils consistent en simples terrassements ; on n'en voit pas l'utilité pour une fourniture de matériaux d'entretien, qui a été reçue comme il est dit au devis. L'observation n'est pas sans valeur ; mais il convient de faire remarquer qu'en raison des prescriptions contenues à l'article 48 des clauses et conditions générales, la retenue du dixième effectuée sur les fournitures de

matériaux a pour objet de garantir sinon la bonne exécution de cette fourniture, du moins l'accomplissement des obligations imposées à l'entrepreneur par l'article 19 des mêmes clauses. A ce titre, cette retenue doit être conservée.

Mais d'autres Ingénieurs en chef ont demandé, pour simplifier les écritures et à l'instar de ce qui se pratique à l'égard des routes départementales et des chemins vicinaux, que cette retenue fût payée sur les fonds de l'exercice auquel elle se rapporte; les matériaux, ont-ils dit, ont été reçus avant le 31 décembre; la réception définitive qu'on fait, dans le courant de l'année suivante, de matériaux dont une partie est réduite en poussière ou en boue, est une anomalie. L'argument est plausible, et la Commission s'y serait volontiers rendue, si elle n'avait été arrêtée par la considération de fait ci-après : les fournitures de matériaux représentent une valeur annuelle de plus de onze millions de francs ; la retenue de garantie dépasse 1.100.000 francs, et il est impossible de prélever une pareille somme sur le crédit d'une année pour avancer d'un exercice son remboursement aux entrepreneurs ; force est donc de s'en tenir à la pratique actuelle.

Les sept derniers mots de l'ancien article 26 ont d'ailleurs été supprimés ; l'obligation de payer la retenue de garantie sur les fonds de l'exercice suivant, combinée avec le délai de six mois fixé par le deuxième paragraphe de l'article 47 des conditions générales pour ce qui concerne les chaussées d'empierrements, suffit pour faire connaître aux ingénieurs et aux entrepreneurs l'époque à laquelle cette retenue sera remboursable.

Un Ingénieur en chef a demandé que la retenue du centième pour secours fût également remboursée chaque année ; d'autres, au contraire, qu'il fût explicitement stipulé qu'elle doit se cumuler pendant toute la durée du bail. La Commission a observé que l'article 16 des clauses et conditions générales contient un deuxième paragraphe ainsi conçu : *La partie de ces retenues qui reste sans emploi à la fin de l'entreprise est remise à l'entrepreneur.*

Les mots *à la fin de l'entreprise* obligent, sans conteste, à cumuler la retenue du centième pendant toute la durée du bail; c'est d'ailleurs ce qui résulte de diverses décisions d'espèce ; ils rendent inutile l'addition d'une clause spéciale à l'article 14 du nouveau devis.

Art. 15 à 20. — Les articles 15 à 20 sont rédigés conformément aux instructions ministérielles les plus récentes ; ils n'appellent aucun commentaire.

En dehors des articles qu'on vient de passer en revue, plusieurs Ingénieurs en chef ont exprimé le vœu qu'on insérât dans le projet diverses conditions qu'il est utile de mentionner.

On a demandé, notamment, que le devis mît expressément à la charge de l'entrepreneur les frais de publicité des arrêtés préfectoraux autorisant l'extraction des matériaux dans les propriétés privées. Cette demande n'a pas pu être accueillie, les articles 19 et 20 des clauses et conditions générales suffisant pour fixer les obligations de l'entrepreneur.

Un Ingénieur en chef a fait connaître, d'autre part, que, dans les devis des derniers baux d'entretien des chaussées empierrées de son département, on avait, comme dans les précédents, fixé un délai pour recevoir les offres de rabais sur les prix de l'adjudication; sur 35 lots adjugés en 1894, 5 ont donné lieu à de nouvelles offres de rabais, et, par suite, à des réadjudications qui ont produit une économie annuelle d'environ 1.200 francs. Cette disposition donne donc, suivant lui, de bons résultats et prémunit l'Administration contre les coalitions d'entrepreneurs; il paraît donc utile de la maintenir.

La Commission n'a pas été de cet avis; elle a pensé que, dans le plus grand nombre de cas, cette disposition est plutôt de nature à favoriser les coalitions, et elle n'a pas cru devoir l'inscrire au nouveau devis.

Enfin plusieurs Ingénieurs en chef ont demandé qu'on fît revivre l'article 27 de l'ancien devis relatif aux droits de navigation et d'octroi.

Comme les droits de navigation ont été supprimés, on ne doit plus les mentionner; il ne paraît pas nécessaire de viser d'une façon générale les taxes d'octroi qui n'existent pas partout; mais, comme il y a des départements et des villes où les matériaux ont à supporter des droits de port, de douane et d'octroi, la Commission a été d'avis qu'on doit, dans chaque cas particulier, en faire mention à l'aide d'une clause spéciale qui trouvera sa place dans l'article 13; une note le rappelle au bas de la page dans laquelle est le titre de cet article.

2° Chaussées pavées.

Le nouveau modèle se compose de 26 articles, ainsi répartis:

I. Article 1er. — Objet de l'entreprise.

II. Articles 2 à 5. — Définitions des matériaux.

III. Articles 6 à 11. — Mode de livraison et de réception des matériaux.

IV. Articles 12 à 19. — Mode d'exécution des travaux.

V. Article 20. — Mode d'évaluation des fournitures et des travaux.

VI. Articles 21 à 26. — Prescriptions générales.

Le devis relatif aux chaussées pavées a été mis en harmonie, pour tout ce qui est comparable, avec celui qui concerne les chaussées empierrées ; on ne reviendra pas, dans ce qui va suivre, sur les explications précédemment données.

I

Art. 1er. — Il résulte de l'article 1er que l'entreprise ne s'applique qu'à l'entretien des pavages et des bordures de trottoirs, et que l'Administration n'est, en conséquence, pas tenue de confier à l'adjudicataire les fournitures et les travaux de convertissements ou de grosses réparations.

Un blanc est ménagé dans le texte après le mot *bordures* pour permettre de mentionner aussi les *contrebordures* qu'il est d'usage, dans quelques traverses, d'employer au pied des bordures, le long des rives du pavage, pour former caniveaux.

Il y a des départements où se trouvent des cantonniers-paveurs exercés, qui ont l'habitude d'exécuter les relevés à bout, et où l'on se borne, en conséquence, à mettre en adjudication la fourniture des matériaux ; une note indique que, dans ces départements, on devra biffer la mention des travaux à l'article 1er, ainsi qu'aux articles corrélatifs 6, 12, 13, 14, 15, 16, 18 et 20.

L'ancien devis contenait des prescriptions relatives aux soufflages et aux repiquages. Il semble préférable d'une manière générale, que ces travaux soient exécutés en régie par les cantonniers ou par des ouvriers auxiliaires ; ils imposent, en effet, à l'entrepreneur, des dérangements pour des détails souvent insignifiants ; ils lui sont onéreux ou il les fait mal ; ils sont d'un règlement difficile ; aussi la Commission a-t-elle cru devoir les supprimer dans le nouveau modèle.

Toutefois, comme quelques Ingénieurs en chef ont fait observer qu'il est de pratique courante dans leurs services d'exécuter chaque année des repiquages et des soufflages généraux s'étendant sur toute la largeur des chaussées et sur une grande longueur, et que, dans ces cas spéciaux, le travail est trop important pour pouvoir

être exécuté en régie, la Commission a admis qu'une dérogation pouvait être faite au principe qu'elle avait posé : l'article 1er contiendra le paragraphe suivant :

« La façon des repiquages et des soufflages ne fait pas partie de l'entreprise », le mot façon signifiant implicitement que les matériaux neufs nécessaires à ces travaux sont de ceux que l'entrepreneur devra fournir, en exécution du paragraphe 1er, et une note au bas de la page fait connaître que dans les services où existerait l'habitude de procéder à des repiquages et à des soufflages généraux, qui ne peuvent être effectués par les ouvriers de l'Administration, on devra biffer ce paragraphe, introduire dans le premier alinéa la mention de ces travaux et insérer à l'article 19 dont il sera parlé plus loin les prescriptions nécessaires pour l'exécution à l'entreprise de ce genre de travaux. »

II

Art. 3. — Le nouvel article 3 a pour objet de définir les qualités et les dimensions des pavés ; à l'égard des qualités, on a adopté une rédaction générale qui pourra être complétée, dans chaque service, par des conditions plus détaillées à insérer dans le blanc ménagé à la fin de l'article. Les dimensions seront inscrites dans un tableau synoptique déjà usité par quelques Ingénieurs, notamment dans le département du Nord.

On n'a pas reproduit les clauses de l'ancien devis concernant les pavages en cailloux bruts ou étêtés, qui tendent à disparaître partout.

III

Art. 9. — L'article 9, concernant la réception des matériaux, a été rédigé dans le même esprit que l'article 10 du devis relatif aux empierrements, sans toutefois prévoir aucune tolérance en ce qui touche la qualité. Un Ingénieur en chef a demandé qu'en raison de ce qu'il est souvent impossible de vérifier tous les pavés sans exception, le devis laissât à l'ingénieur le soin de désigner les tas à vérifier et lui accordât le droit soit de refuser la fourniture, s'il y avait une trop forte proportion de pavés défectueux, comme préparation ou qualité, soit de faire une réduction à déterminer, comme on l'a admis pour les matériaux d'empierrements. La Commission n'a pas accueilli cette proposition : il est

de règle, d'abord, que les pavés doivent être vérifiés individuellement ; d'un autre côté, on ne doit point accepter de mauvais pavés, même avec réductions de prix, car leur emploi donnerait forcément une chaussée défectueuse.

Enfin un Ingénieur en chef a demandé que l'on conservât le dernier paragraphe de l'ancien article 13, qui était ainsi conçu :

« La réception des pavés... n'empêchera pas, d'ailleurs, de re-
« buter au moment de l'emploi ceux qui n'auraient pas la qualité
« et les dimensions prescrites. »

Ce paragraphe avait été supprimé à dessein et devait l'être, parce qu'il fait double emploi avec la seconde phrase de l'article 22 des clauses et conditions générales.

IV

Art. 12. — L'article 16 du devis de 1875 donnait une définition des relevés à bout, en stipulant qu'on entend par ces mots « la démo-
« lition d'une chaussée ou partie de chaussée avec fourniture des
« matériaux nécessaires pour remplacer les déchets ».

Le même article ajoutait que les « repiquages... ont pour objet
« la réparation des trous, rouages et flaches ».

D'autre part, on lisait à l'article 17 que, pour l'exécution des relevés à bout, on devait « arracher les pavés et nettoyer la forme
« de toute terre, pierrailles et mauvais sable ».

A l'article 27, que la forme ancienne serait conservée et que
« l'on se bornerait à nettoyer à vif au balai, » et plus loin que
« seront payées comme relevés les flaches dont la surface serait
« de plus de deux mètres carrés ».

En combinant ces clauses éparses, on pouvait conclure qu'un relevé à bout ne différait d'un repiquage que par l'étendue de la surface à réparer; c'est ainsi que l'a compris un Ingénieur en chef qui a demandé qu'à l'article 12 on stipulât explicitement qu'un relevé à bout s'entend de la réparation d'une surface de plus de deux mètres carrés. La Commission n'a pas cru devoir conserver cette clause de l'article 27 de l'ancien devis ; elle a fait remarquer que, dans tous les services, on sait très bien ce que signifie le terme bien connu de relevé à bout et elle a pensé qu'il ne pourrait y avoir que des inconvénients à en limiter le sens par l'indication d'une surface précise ; au surplus, les articles 12, 13 et 14 du projet expliquent très clairement en quoi consiste un relevé à bout.

Plusieurs Ingénieurs en chef ont demandé que l'on conservât l'ancien article 35 concernant les terrassements qu'on peut être conduit à exécuter, lorsque, en procédant à un relevé à bout, on doit modifier le profil de la chaussée. La Commission n'a pas accueilli cette demande ; ce serait un tort, à son avis, de faire entrer dans la composition du prix d'un pavage le prix de déblais qu'on n'effectue, en somme, que dans des cas assez rares, car alors on paierait inutilement à l'entrepreneur une main-d'œuvre qu'il ne fait généralement pas. Le mieux est de ne rien prévoir, dans le devis, en fait de terrassements, et, lorsque les Ingénieurs seront conduits à en prescrire, l'article 29 des clauses et conditions générales leur donnera le moyen de faire un prix supplémentaire pour ce travail non prévu.

On a demandé également le maintien de l'ancien article 37, qui réservait à l'Administration la faculté de faire exécuter directement par des cantonniers ou des ouvriers en régie une partie des mains-d'œuvre d'entretien comprises au devis. La Commission n'a pas satisfait à ce vœu, car l'Administration ne peut pas se donner le droit de distraire une partie des travaux mis en adjudication pour les faire exécuter en régie.

Art. 12 à 15. — Les articles 12, 13, 14 et 15 ne sont, en définitive, que la reproduction des anciens articles 17, 18, 19, 20, 22, 23 et 24 de l'ancien devis, dont on a amélioré la rédaction en la condensant et en classant les articles et leurs paragraphes dans un ordre plus rationnel.

L'article 14 est conforme aux habitudes d'un grand nombre de services ; on y a stipulé notamment l'emploi abondant de l'eau, que la Commission considère comme très nécessaire à la bonne exécution d'un pavage. Mais il doit être bien entendu que les services où les entrepreneurs seraient dans l'impossibilité pratique de se procurer de l'eau, ou dans lesquels l'usage aurait consacré des procédés différents de ceux qui ont été décrits à l'article 14, devront modifier la rédaction suivant les circonstances, en biffant les mots qui ne s'appliqueraient pas, et en remplissant le blanc réservé à cet effet à la fin de l'article.

Art. 17. — En ce qui concerne la réfection des bordures de trottoirs, on a pensé que les usages sont trop différents d'un service à l'autre pour qu'on pût adopter une rédaction-type, et on a laissé aux Ingénieurs le soin de rédiger l'article 17 suivant le cas.

V

Art. 20. — Suivant ce qui a été proposé pour les chaussées empierrées, et à la demande de plusieurs Ingénieurs en chef, la Commission a introduit dans le projet, sous le n° 19, un article en blanc intitulé: « Conditions spéciales à chaque service ». C'est dans ce blanc qu'on insérera les clauses relatives aux repiquages et aux soufflages, lorsque des motifs spéciaux conduiront à faire exécuter ces travaux par l'entrepreneur; c'est là qu'on mentionnera l'emploi des matériaux de nature exceptionnelle, tels que les dalles encore en usage dans quelques villes du Midi; c'est là qu'on parlera aussi des droits de port, de douane et d'octroi.

L'article 20 peut également varier d'un service à l'autre, et doit être mis en concordance parfaite avec le bordereau des prix et avec le détail estimatif.

VI

Art. 21 à 26. — A l'occasion de l'article 21, relatif à la retenue de garantie, on a demandé le maintien de l'article 25 de l'ancien devis qui concernait la réception des relevés à bout. C'est à dessein que la Commission n'avait pas reproduit cet article que de nombreuses décisions ministérielles ont fait disparaître des devis particuliers s'appliquant à des travaux de grosse réparation. Le premier paragraphe est en contradiction avec l'article 47 des clauses et conditions générales qui fixe à un an le délai de garantie, et le deuxième paragraphe fait double emploi avec le troisième alinéa de ce même article 47.

Les articles suivants du projet sont identiques aux articles correspondants du devis relatif aux chaussées empierrées.

Conclusion. — Par les motifs qui précèdent, la Commission des routes nationales demande que M. le Ministre des Travaux publics veuille bien rendre obligatoire l'emploi des deux nouveaux modèles joints au présent rapport aux lieu et place de ceux qui sont annexés à la circulaire ministérielle du 20 août 1875.

Conformément à l'avis exprimé par le Conseil général des Ponts et Chaussées, j'ai reconnu, Monsieur le Préfet, qu'il y avait lieu d'adopter les nouvelles formules proposées.

Les deux formules que je vous adresse, concernant l'une les chaussées empierrées, l'autre les chaussées pavées, seront imprimées par les soins de MM. les Ingénieurs, en nombre suffisant pour les besoins du service, et les frais d'impression, réglés suivant l'usage, seront imputés sur les fonds affectés à l'entretien des routes.

Ces formules, auxquelles il ne devra être apporté aucun changement, seront, au fur et à mesure du renouvellement des baux actuels, substituées à celles qui sont employées aujourd'hui dans votre département.

Veuillez, Monsieur le Préfet, m'accuser réception de la présente circulaire, dont j'adresse d'ailleurs ampliation à MM. les Ingénieurs.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,
TURREL.

MINISTÈRE
DES
TRAVAUX PUBLICS.

PONTS ET CHAUSSÉES.

DÉPARTEMENT
d

ARRONDISSEMENT
d

ROUTE (***) NATIONALE
N°

Objet de l'entreprise.

ANNEXE I.

ENTRETIEN DES CHAUSSÉES EMPIERR

PENDANT LES (*) ANNÉES A

DEVIS ET CAHIER DES CHARG

1. Le présent devis et cahier des charges a pour objet la
niture des pierres brutes ou cassées (**)
éventuellement, des matières d'agrégation, destinées à l'en
de (***) chaussée empierrée de route nationale n°
l section indiquée au tableau suivant :

NUMÉROS ET DÉSIGNATION des routes	ORIGINE DE L'ENTREPRISE sur chaque route	FIN DE L'ENTREPRISE sur chaque route	LONGUEU	
			TOTALE	EN EN

(*) La durée de l'entreprise sera, en général, de cinq ans au m
de manière à ne pas excéder le délai fixé par l'article 9 de la
28 décembre 1892 pour l'occupation des propriétés privées
lesquelles on extrait des matériaux.

(**) On mentionnera, s'il y a lieu, les graviers, cailloux roulés

(***) Un même lot d'entreprise pourra comprendre une ou pl
sections d'une ou de plusieurs routes.

L'Administration se réserve le droit d'employer à cet entretien les pierres et les matières d'agrégation qui seraient ramassées ou extraites par les cantonniers; la fourniture de ces matériaux ne fait pas partie de l'entreprise.

L'Administration se réserve aussi le droit de faire casser par ses cantonniers tout ou partie des pierres brutes commandées à l'entrepreneur.

(*)

La durée de l'entreprise sera de (**) années, du au

Provenance des matériaux. — 2. Les lieux d'extraction des matériaux sont indiqués dans le tableau ci-après :

DÉSIGNATION des sections de route	NATURE des matériaux	LIEUX D'EXTRACTION			
		Noms des communes	Sections et numéros du cadastre	Lieux dits ou noms des carrières	Noms des propriétaires inscrits à la matrice des rôles

L'entrepreneur devra, jusqu'à la fin de son bail, exploiter les carrières désignées ci-dessus, de manière à ne pas les détériorer ni les encombrer, et, à cet effet, il sera tenu de se conformer aux instructions qui lui seront données par les ingénieurs.

(*) On insérera dans ce blanc les stipulations spéciales pour les reprises et les transports de matériaux, s'il y a lieu.

(**) Voir la note (*) de la page précédente.

Il sera tenu également d'entretenir en bon état les chemins d'exploitation.

Qualités et nettoyage des matériaux. — 3. Tous les matériaux seront choisis parmi les meilleurs des provenances indiquées à l'article 2.

(*)

Les pierres (**) seront purgées, avant l'emmétrage, de terre, sable, ou de toute autre matière étrangère.

Pierres brutes. — 4. Les pierres à fournir à l'état brut devront être débitées à la grosse masse et triées, hors de la route, de façon qu'aucune de leurs dimensions ne dépasse (***) centimètres.

(****)

Pierres cassées. — 5. Les pierres cassées seront réduites à une grosseur telle qu'elles puissent passer en tous sens dans l'anneau maximum indiqué à la colonne 3, et qu'elles ne puissent passer en aucun sens dans l'anneau minimum indiqué à la colonne 4 du tableau ci-après :

NATURE des PIERRES	LIEUX D'EMPLOI	DIAMÈTRE de L'ANNEAU MAXIMUM	DIAMÈTRE de L'ANNEAU MINIMUM
		(***)	(***)

(*) Ce blanc est réservé pour permettre de donner, dans certains cas, une définition plus détaillée des qualités des matériaux.

(**) Mentionner, s'il y a lieu, les graviers, cailloux roulés, etc.

(***) Blanc à remplir suivant les circonstances locales.

(****) On insérera ici les conditions à imposer pour les graviers, cailloux, etc., à employer à l'état brut.

(*)

Le cassage sera fait hors de la route. Toutefois les matériaux seront apportés à l'état brut sur l'un des accotements et y seront cassés par les soins de l'entrepreneur, sans plus-value, sur les sections de routes ci-après :

(**)

Si le cassage est fait sur la route, les matériaux cassés seront immédiatement relevés et nettoyés. Les résidus de cette opération seront enlevés hors de la route par l'entrepreneur, et à ses frais, le prix de cet enlèvement étant compris dans celui du cassage; si l'Administration juge que ces détritus peuvent être utilement employés pour l'entretien de la route, l'entrepreneur sera dispensé de cette obligation ; dans ce cas, l'Administration pourra en disposer sans allouer aucune indemnité à l'entrepreneur.

Les ouvriers employés au cassage des matériaux sur la route seront pourvus de lunettes ou de masques.

Matières d'agrégation. — 6. Les matières d'agrégation devront satisfaire aux conditions suivantes :

(***)

États d'indication. — 7. Chaque année, l'Ingénieur de l'arrondissement dressera un état d'indication, qui fera connaître, pour chaque kilomètre, les espèces et les quantités de matériaux que l'entrepreneur aura à fournir, les points où ces matériaux devront être déposés et le délai dans lequel ils devront être mis en état de livraison ; ce délai ne pourra pas être inférieur à trois mois.

(****)

Une expédition de cet état d'indication, approuvé par l'Ingé-

---

(*) Insérer ici les clauses spéciales qu'il paraîtrait utile de stipuler pour le cassage de certains matériaux.

(**) Blancs à remplir suivant les circonstances locales.

(***) Conditions spéciales à stipuler suivant les circonstances locales.

(****) On mentionnera ici, s'il y a lieu, les reprises et les transports de matériaux.

nieur en chef, sera notifiée à l'entrepreneur, qui sera tenu de s'y conformer. L'entrepreneur se conformera également aux états d'indication supplémentaires ou rectificatifs qui lui seraient postérieurement notifiés ; le délai de livraison des matériaux portés à ces états pourra être réduit à un mois.

Les volumes des matériaux inscrits à l'ensemble des états d'indication pourront varier d'une année à l'autre : pour l'application des articles 30, 31 et 32 des clauses et conditions générales visés à l'article 20 du présent devis, on aura égard à l'ensemble des dépenses et des quantités d'ouvrages correspondant à toute la durée du bail; en outre, les différences en plus qui pourront, aux termes de l'article 30, donner à l'entrepreneur le droit de demander la résiliation de son marché, sont portées, par dérogation formelle auxdites clauses et conditions générales, du *sixième* au *tiers* de la masse des travaux.

Dépôt des matériaux sur la route. — 8. Les matériaux seront déposés aux points et sur le côté de la route désignés par les états d'indication.

L'entrepreneur ne pourra occuper la voie publique, pour le dépôt des matériaux, au-delà des limites qui lui seront assignées par les états d'indication ou par les ordres de service.

Aussitôt que les matériaux auront été déchargés, ils seront retroussés, de manière à ne pas dépasser ces limites.

Les transports seront faits de manière à ne pas dégrader les accotements et autres dépendances de la route; si des dégradations quelconques sont commises, elles devront être réparées sans retard par l'entrepreneur et à ses frais.

Si les matériaux ne sont pas immédiatement retroussés, ou si les dégradations ne sont pas réparées dans le délai prescrit par les agents de l'Administration, le fait sera constaté par un procès-verbal, et le dommage réparé, conformément aux règlements sur la grande voirie, sans préjudice de la responsabilité de l'entrepreneur en cas d'accident.

Emmétrage des matériaux. — 9. Avant de procéder à l'emmétrage des matériaux, l'entrepreneur aplanira et dressera le terrain à l'emplacement qu'ils devront occuper.

Il livrera les pierres brutes par tas prismatiques rectangulaires, dont les dimensions seront fixées par les états d'indication ou par les ordres de service. Il les serrera les unes contre les autres de manière à laisser le moins de vides possible.

Il livrera les pierres cassées (*) soit en tas, soit en cordons dont les dimensions seront fixées par les états d'indication ou par les ordres de service; il les tassera le plus possible pendant l'emmétrage.

Les cordons seront rangés parallèlement à l'axe de la route, à moins d'ordre contraire; il en sera de même des tas.

Les matières d'agrégation seront emmétrées comme les pierres cassées.

Le volume des tas et des cordons sera évalué géométriquement.

L'Administration se réserve la faculté de faire opérer par les cantonniers l'emmétrage des matériaux; dans ce cas, l'état d'indication fera connaître à l'entrepreneur les parties de la route où l'emmétrage ne sera pas exécuté par ses ouvriers, et le prix de l'emmétrage sera déduit du décompte.

Réception des matériaux. — 10. L'Ingénieur de l'arrondissement, accompagné du conducteur, procédera, en présence de l'entrepreneur, ou lui dûment appelé, à la réception des matériaux approvisionnés, à l'époque fixée pour leur mise en état de livraison.

Il désignera, dans chaque kilomètre, les tas ou parties de cordons qui devront être soumis à la vérification, tant sous le rapport du volume que de la qualité et de la préparation des matériaux.

La vérification du volume s'opérera de la manière suivante : on prélèvera dans les tas ou parties de cordons désignés un volume déterminé (**) de matériaux tout venants; on purgera ces matériaux de tout détritus, de toute pierre de qualité inférieure ou passant dans l'anneau minimum prescrit à l'article 5, et on mesurera (**) le volume des matériaux ainsi purgés; on réduira dans le rapport de ces deux volumes le résultat de l'évaluation faite conformément au sixième paragraphe de l'article 9, pour l'ensemble des tas ou cordons de même nature approvisionnés dans le même kilomètre; toutefois, si la proportion des matériaux de qualité inférieure excède (***)   pour cent, la fourniture du kilomètre sera refusée.

(*) Mentionner, s'il y a lieu, les graviers, cailloux roulés, etc.

(**) Ce volume pourra être mesuré, soit au moyen d'une caisse, soit géométriquement.

(***) Blanc à remplir suivant les circonstances locales.

Si le cassage ou le nettoyage a été fait d'une manière imparfaite, l'Administration se réserve la faculté soit de refuser les tas ou cordons défectueux, soit de les recevoir avec des réductions de prix qui seront appliquées à toute la fourniture de même nature approvisionnée dans le kilomètre où les vérifications auront été faites. Ces réductions seront opérées de la manière suivante :

Pour le défaut de cassage, on déduira le double du prix du cassage sur la fraction de mètre cube qui aura été reconnue ne pas passer en tout sens dans l'anneau maximum prescrit à l'article 5. Toutefois, et à titre de tolérance, cette réduction ne sera appliquée que si cette fraction excède (*) pour cent.

En cas de nettoyage insuffisant, on retiendra sur toute la fourniture le double prix du nettoyage, Toutefois, à titre de tolérance, cette réduction ne sera appliquée que dans le cas où la proportion des détritus, c'est-à-dire des terres ou pierrailles passant dans l'anneau minimum prescrit excédera (*) pour cent du volume soumis à vérification du nettoyage.

Ces diverses réductions seront opérées sans que l'entrepreneur puisse être admis à justifier que les déficits ou les malfaçons constatés ne sont pas généraux dans le kilomètre.

Toutefois, si la fourniture dans un même kilomètre dépasse 100 mètres cubes, il sera, sur la demande de l'entrepreneur, procédé à une épreuve par lot de 100 mètres cubes, et les résultats moyens de cette épreuve seront appliqués à la fourniture du kilomètre.

Les frais d'ouvriers et de transports d'outils nécessaires pour la vérification des matériaux seront à la charge de l'entrepreneur.

Il sera dressé de chaque réception un procès verbal qui sera signé par l'Ingénieur et par le conducteur et soumis à la signature de l'entrepreneur. Celui-ci pourra, s'il le juge nécessaire, faire ses observations à la suite du procès-verbal, dont une expédition lui sera remise séance tenante. En cas d'absence de l'entrepreneur, le procès-verbal lui sera immédiatement notifié.

Dans tous les cas, et par dérogation formelle au deuxième paragraphe de l'article 39 des clauses et conditions générales, l'entrepreneur sera déchu de tout droit à réclamation, s'il n'a pas présenté ses observations dans le délai de trois jours à dater de la notification du procès-verbal.

(*) Blanc à remplir suivant les circonstances locales.

(*)

Enlèvement des matériaux refusés. — 11. Les matériaux refusés devront être portés hors de la route par l'entrepreneur dans le délai qui sera fixé par l'Ingénieur.

En cas d'inexécution, il sera procédé comme il est indiqué au dernier paragraphe de l'article 8.

Pénalité en cas de retard dans la livraison. — 12. Si les matériaux ne sont pas complètement livrés et mis en état de réception aux époques fixées par les états d'indication, il sera opéré sur le décompte, sans qu'il ait été besoin d'une mise en demeure préalable, une retenue équivalente à un dixième de la valeur totale des matériaux manquants ou non en état de réception, sans préjudice des mesures coercitives stipulées à l'article 35 des clauses et conditions générales.

Conditions spéciales à chaque service. — 13 (**).

Retenue de garantie. — 14. La retenue de garantie ne sera exercée que sur le montant des dépenses de chaque exercice et ne se cumulera point pendant toute la durée de l'entreprise. Elle sera payée sur les fonds de l'exercice suivant.

Sociétés d'ouvriers français. — 15. Les sociétés d'ouvriers français devront, pour être admises à l'adjudication, se faire représenter, vis-à-vis de l'Administration, par un délégué unique, muni des pouvoirs nécessaires en bonne et due forme. Ce représentant aura, au regard de l'Administration, les mêmes droits et

---

(*) On stipulera ici les conditions spéciales de vérification qu'il paraîtrait nécessaire d'ajouter.

(**) On insérera dans cet article les conditions qui n'auraient pas trouvé leur place dans les articles précédents. On aura soin de ne déroger aux clauses du modèle que dans les cas d'absolue nécessité; on devra alors biffer les clauses qu'il paraîtrait impossible d'appliquer et mentionner explicitement ces modifications dans l'article 13.

Enfin on stipulera dans l'article 13, s'il y a lieu, que les droits de port, de douane ou d'octroi sont implicitement compris dans les prix du bordereau.

les mêmes obligations qu'un entrepreneur agissant pour son propre compte.

S'il vient à mourir ou à se retirer en cours d'entreprise, la Société devra présenter un remplaçant à l'Ingénieur en chef dans un délai de quinze jours.

Cette présentation sera transmise d'urgence au préfet, avec l'avis motivé de l'Ingénieur en chef.

Si le préfet ne juge pas pouvoir agréer le remplaçant proposé ou si la Société n'a pas fait de présentation dans le délai ci-dessus indiqué, il en sera référé au Ministre qui aura le droit de prononcer la résiliation du marché avec reprise facultative du matériel.

Il en sera de même dans le cas où il serait constaté, après l'adjudication, que la société n'est pas ou qu'elle a cessé d'être valablement constituée.

Cautionnement. — 16. Le montant du cautionnement provisoire à fournir par chaque soumissionnaire est fixé à (*) francs. Le cautionnement provisoire déposé par l'adjudicataire deviendra définitif après l'approbation de l'adjudication.

Soumissions. — 17. Les soumissions, placées sous enveloppes cachetées, seront remises en séance publique.

Elles pourront aussi être adressées, par lettre recommandée, au préfet, ou être déposées dans une boîte disposée à cet effet à la préfecture.

Le délai pour la réception par le préfet des lettres recommandées expirera la veille de l'adjudication à (**) heures du soir.

Le délai pour le dépôt dans la boîte à ce destinée expirera le jour même de l'adjudication (**) heures avant l'heure fixée pour ladite adjudication.

Approbation de l'adjudication. — 18. Par exception spécialement autorisée, l'adjudication sera approuvée par le préfet, au nom du Ministre des Travaux publics, si elle n'a donné lieu à aucune réclamation ou protestation.

(*) Environ un trentième du montant total des dépenses correspondant à toute la durée du bail.

(**) Blanc à remplir suivant les circonstances locales.

Domicile de l'entrepreneur. — 19. A défaut par l'entrepreneur d'élire domicile à proximité des travaux, conformément à l'article 8 des clauses et conditions générales, ou de faire connaître au préfet son nouveau domicile après l'expiration du bail, les notifications relatives à l'entreprise seront valablement faites à la mairie de la commune d (*)

Clauses et conditions générales. — 20. L'entrepreneur sera soumis aux clauses et conditions générales imposées aux entrepreneurs des travaux dépendant de l'Administration des Ponts et Chaussées par l'arrêté de M. le Ministre des Travaux publics du 16 février 1892, sauf la modification à l'article 15 prescrite par la circulaire ministérielle du 5 mai 1893, et sauf les dérogations aux articles 30 et 39 stipulées aux articles 7 et 10 du présent cahier des charges.

(*) Blanc à remplir suivant les circonstances locales.

MINISTÈRE
DES
TRAVAUX PUBLICS.

PONTS ET CHAUSSÉES.

DÉPARTEMENT
d

ARRONDISSEMENT
d

ROUTE (**) NATIONALE
N°

Objet de l'entreprise.

ANNEXE II.

ENTRETIEN DES CHAUSSÉES PAV

PENDANT LES (*) ANNÉES A

DEVIS ET CAHIER DES CHAR

1. Le présent devis et cahier des charges a pour objet niture des matériaux destinés à l'entretien des pavages bordures (***) de trottoirs, ainsi (****) que la fa relevés à bout et la réfection des bordures (***) dans l section de route (**) nationale n° indiquée suivant :

NUMÉROS ET DÉSIGNATION des routes	ORIGINE DE L'ENTREPRISE sur chaque route	FIN DE L'ENTREPRISE sur chaque route	LO

(*) La durée de l'entreprise sera, en général, de cinq ans au de manière à ne pas excéder le délai fixé par l'article 9 de 29 décembre 1892 pour l'occupation des propriétés priv lesquelles on extrait des matériaux.

(**) Un même lot d'entreprise pourra comprendre une ou sections d'une ou plusieurs routes.

(***) Mentionner, s'il y a lieu, les contrebordures.

(****) Dans les services où les relevés à bout et la réfection dures et contrebordures sont habituellement exécutés par les niers, on biffera la mention de ces travaux aux articles 1er, 6, 15, 16, 18 et 20.

(*)

La façon des repiquages et des soufflages ne fait pas partie de l'entreprise (**).

La durée de l'entreprise sera de (***) années, du au

Provenance des matériaux. — 2. Les lieux d'extraction des matériaux sont indiqués dans le tableau ci-après :

DÉSIGNATION des sections de route	NATURE des matériaux	LIEUX D'EXTRACTION			
		NOMS des communes	SECTIONS et numéros du cadastre	LIEUX DITS ou noms des carrières	NOMS des propriétaires inscrits à la matrice des rôles

L'entrepreneur devra, jusqu'à la fin de son bail, exploiter les carrières désignées ci-dessus, de manière à ne pas les détériorer ni les encombrer et, à cet effet, il sera tenu de se conformer aux instructions qui lui seront données par les Ingénieurs.

Il sera tenu également d'entretenir en bon état les chemins d'exploitation.

Qualités et dimensions des pavés. — 3. Les pavés et boutisses seront choisis parmi les meilleurs des provenances indiquées à

(*) On insérera dans ce blanc les stipulations spéciales pour les reprises et les transports de matériaux, s'il y a lieu.

(**) Dans les services qui auraient l'habitude de procéder à des repiquages ou à des soufflages généraux, trop importants pour être exécutés en régie, on biffera ce paragraphe et on insérera à l'article 19 les prescriptions relatives à ces travaux.

(***) Voir la note (*) de la page précédente.

l'article 2. Ils seront d'un grain fin, serré et homogène; ils ne contiendront ni fils, ni parties tendres, ni délits; ils ne seront pas gélifs et devront rendre un son clair sous le marteau.

Ils seront de forme prismatique; les dimensions de chaque échantillon seront comprises dans les limites ci-après, qui sont de rigueur absolue.

DÉSIGNATION DE L'ÉCHANTILLON — 1re CATÉGORIE			MAXIMUM	MAXIMUM	MAXIMUM	MAXIMUM	MAXIMUM	[illegible]
Pavés...	Dimensions de la face de tête.	Longueur.						
		Largeur....						
	Différences en moins sur la face de queue.	Longueur.						
		Largeur....						
	Hauteur (*)							
Boutisses	Dimensions de la face de tête.	Longueur.						
		Largeur....						
	Différences en moins sur la face de queue.	Longueur.						
		Largeur....						
	Hauteur (*)							
DÉSIGNATION DE L'ÉCHANTILLON — 2e CATÉGORIE (**)								
Pavés...	Dimensions de la face de tête.	Longueur.						
		Largeur....						
	Différences en moins sur la face de queue.	Longueur.						
		Largeur....						
	Hauteur (*)							
Boutisses	Dimensions de la face de tête.	Longueur.						
		Largeur....						
	Différences en moins sur la face de queue.	Longueur.						
		Largeur....						
	Hauteur (*)							

Le maximum de démaigrissement, soit en largeur, soit en lon-

(*) Le maximum et le minimum de la hauteur ne devront jamais différer de plus de 1 centimètre.

(**) Le tableau sera répété autant de fois qu'il y aura de catégories différentes de pavés.

gueur, ne sera admis que sur (*) de la fourniture.

Les faces latérales seront symétriques par rapport à l'axe, le démaigrissement devant être réparti également des deux côtés. Les têtes seront dressées de manière à ne présenter aucune bosse ou flache de plus de (**) millimètres de saillie ou de creux.

La face de queue sera bien parallèle à celle de tête.

Toutes les arêtes seront droites et vives.

(**)

Qualité et grosseur du sable. — 4. Le sable sera d'un gros grain, sans cependant contenir aucun gravier d'un diamètre supérieur à (**) millimètres. Il sera exempt de terre ou de toute autre substance étrangère.

Le sable destiné au remplissage des joints sera passé à la claie, ou au crible, de manière à ne contenir aucun fragment d'un diamètre supérieur à (**) millimètres.

Qualité et dimensions des bordures et contrebordures de trottoirs. — 5. (**)

États d'indication. — 6. Chaque année, l'Ingénieur de l'arrondissement dressera un état d'indication, qui fera connaître les espèces et les quantités de matériaux que l'entrepreneur aura à fournir, les points où ces matériaux devront être déposés (****), les emplacements et l'étendue des surfaces qui devront être relevées à bout ainsi que les bordures (*****) de trottoirs qui devront être reposées et les délais dans lesquels les matériaux devront être livrés (****) et les travaux achevés; ces délais ne pourront pas être inférieurs à (******) pour les livraisons de matériaux (****) et à (******) pour l'exécution des travaux.

(*) Proportion à fixer dans chaque cas spécial.

(**) Blancs à remplir dans chaque cas particulier.

(***) Insérer ici les conditions spéciales de qualité qu'il paraîtrait utile d'ajouter.

(****) Voir la note (****) de la page 328.

(*****) Mentionner, s'il y a lieu, les contrebordures.

(******) Blancs à remplir dans chaque cas spécial.

Une expédition de cet état d'indication, approuvé par l'Ingénieur en chef, sera notifiée à l'entrepreneur, qui sera tenu de s'y conformer. L'entrepreneur se conformera également aux états d'indication supplémentaires ou rectificatifs qui lui seraient postérieurement notifiés ; les délais inscrits à ces états pourront être réduits à un mois.

Les volumes de matériaux et les quantités d'ouvrages inscrits à l'ensemble des divers états d'indication pourront varier d'une année à l'autre : pour l'application des articles 30, 31 et 32 des clauses et conditions générales visées à l'article 27 du présent devis, on aura égard à l'ensemble des dépenses et des quantités d'ouvrages correspondant à toute la durée du bail ; en outre, les différences en plus qui pourront, aux termes de l'article 30, donner à l'entrepreneur le droit de demander la résiliation de son marché, sont portées, par dérogation formelle auxdites clauses et conditions générales, du *sixième* au *tiers* de la masse des travaux.

Dépôt des matériaux sur la route. — 7. Les matériaux seront déposés aux points et sur le côté de la route désignés par les états d'indication.

L'entrepreneur ne pourra occuper la voie publique pour le dépôt des matériaux au-delà des limites qui lui seront assignées par les états d'indication ou par les ordres de service.

Aussitôt que les matériaux auront été déchargés, ils seront retroussés de manière à ne pas dépasser ces limites.

Les transports seront faits de manière à ne pas dégrader les accotements et autres dépendances de la route ; si des dégradations quelconques sont commises, elles devront être réparées sans retard par l'entrepreneur et à ses frais.

Si les matériaux ne sont pas immédiatement retroussés, ou si les dégradations ne sont pas réparées dans le délai prescrit par les agents de l'Administration, le fait sera constaté par un procès-verbal et le dommage réparé conformément aux règlements sur la grande voirie, sans préjudice de la responsabilité personnelle de l'entrepreneur en cas d'accident.

Mode de livraison des matériaux. — 8. Les pavés et les boutisses seront suffisamment espacés pour pouvoir être facilement examinés sur toutes leurs faces. L'entrepreneur se conformera aux mesures d'ordre qui lui seront prescrites à ce sujet par l'Ingénieur.

Le sable sera fourni soit en tas isolés, soit en cordons continus, dont les dimensions seront fixées par les états d'indication ou par les ordres de service.

Le volume de ces tas et de ces cordons sera évalué géométriquement.

Réception des matériaux. — 9. L'Ingénieur de l'arrondissement, accompagné du conducteur, procédera, en présence de l'entrepreneur, ou lui dûment appelé, à la réception des matériaux approvisionnés à l'époque fixée pour leur mise en état de livraison.

Les pavés et boutisses reçus seront immédiatement marqués d'un point noir; puis ils seront empilés par tas séparés suivant leur échantillon par l'entrepreneur et à ses frais.

Les pavés et les boutisses refusés seront immédiatement marqués d'une croix rouge très apparente sur la face de tête.

Les bordures de trottoirs reçues ou refusées recevront les marques indiquées ci-dessus.

Les frais d'ouvriers, de peinture et de transports d'outils nécessaires à la réception des matériaux seront à la charge de l'entrepreneur.

Il sera dressé de chaque réception un procès-verbal qui sera signé par l'Ingénieur et par le conducteur et soumis à la signature de l'entrepreneur. Celui-ci pourra, s'il le juge nécessaire, faire ses observations par écrit, à la suite du procès-verbal, dont une copie lui sera remise séance tenante. En cas d'absence de l'entrepreneur, le procès-verbal lui sera immédiatement notifié.

Dans tous les cas, et par dérogation formelle au deuxième paragraphe de l'article 39 des clauses et conditions générales, l'entrepreneur sera déchu de tout droit à réclamation, s'il n'a pas présenté ses observations dans le délai de trois jours à dater de la notification du procès-verbal.

Enlèvement des matériaux refusés. — 10. Les matériaux refusés devront être portés hors de la route par l'entrepreneur, dans le délai qui sera fixé par l'Ingénieur. En cas d'inexécution, il sera procédé contre lui comme il est indiqué à la fin de l'article 7.

Pénalité en cas de retard. — 11. Si les fournitures ne sont pas complètement livrées et mises en état de réception aux époques fixées par les états d'indication, il sera opéré sur le décompte,

cns qu'il ait été be soin d'une mise en demeure préalable, une retenue équivalente au dixième de la valeur des matériaux manquants ou non en état de réception, sans préjudice des mesures coercitives stipulées à l'article 35 des clauses et conditions générales.

Exécution des relevés à bout. — 12. (*) Les relevés à bout ne seront commencés que sur un ordre de service spécial de l'ingénieur.

Préparation de la forme. — L'entrepreneur commencera par faire nettoyer la chaussée et la débarrasser de toutes les terres, boues et immondices qu'il fera transporter aux lieux qui lui seront indiqués.

Il fera ensuite arracher les pavés et enlever la couche superficielle de mauvais sable, en évitant soigneusement de piocher et d'attaquer la couche inférieure de sable qui ne serait pas altérée.

Les mains-d'œuvre indiquées aux deux précédents alinéas sont implicitement comprises dans les prix du bordereau.

Triage et retaille des pavés de démolition. — 13. (*) Immédiatement après le démontage de la chaussée, l'entrepreneur fera le triage des pavés en trois catégories :

1° Ceux qui ne peuvent pas être réemployés à des travaux de pavage ;

2° Ceux qui devront être retaillés ;

3° Ceux qui pourront être réemployés sans retouche.

Les pavés des deux dernières catégories seront marqués de signes de couleurs différentes. Leur nombre sera constaté par attachement contradictoire.

L'entrepreneur devra, s'il en est requis, procéder à la retaille des pavés de deuxième catégorie. La retaille consiste à recouper la tête et à dresser les faces et les arêtes de façon que chaque pavé satisfasse aux conditions stipulées dans les paragraphes 4 à 6 de l'article 3. L'entrepreneur devra conserver aux pavés les plus grandes dimensions possibles. Il les rangera ensuite en les classant par échantillons de même grandeur.

Les pavés retaillés seront reçus dans la forme prévue à l'article 9. L'entrepreneur remplacera à ses frais, par des pavés neufs, ceux qui seraient refusés pour cause de malfaçon, ainsi que ceux qui ne seraient pas représentés.

(*) Voir la note (****) de la page 328.

Exécution du pavage. — 14. (*) La couche de sable provenant de l'ancien pavage sera complétée par une couche de sable neuf dont l'épaisseur sera fixée en cours d'exécution.

Le sable sera (**) arrosé abondamment à grande eau et fortement damé. La surface sera dressée suivant le profil fixé par l'Ingénieur à l'aide d'une cerce, qui devra toujours rester sur le chantier.

Les pavés neufs et les pavés de démolition seront toujours employés par baies séparées. Il en sera de même des pavés de provenances différentes et d'échantillons différents ; en outre, ces derniers devront se succéder les uns aux autres, conformément aux ordres de l'Ingénieur.

On commencera par poser les boutisses et pavés destinés à limiter le pavage, suivant les alignements et pentes déterminés ; ils seront affermis au marteau et leurs joints seront garnis de sable. Les pavés seront ensuite posés par rangées de largeur uniforme ; ils seront en liaison de la moitié de leur longueur d'un rang à l'autre ou de 6 centimètres au moins. Les joints, à la surface, n'auront pas moins de 10 millimètres; le maximum de largeur de ces joints sera fixé par l'Ingénieur suivant chaque cas particulier.

On placera les pavés à la main sur la forme de sable, sans la piocher, et on les assujettira solidement à l'aide du marteau de paveur.

Quand les pavés auront été posés sur une longueur de dix mètres, on jettera sur leur surface du sable que l'on fera entrer dans les joints, soit à l'aide de la fiche, soit au moyen du balai et de l'arrosage à pleine eau, prolongé jusqu'à ce que l'eau jetée à plein seau ne dégarnisse plus les joints.

Lorsque les joints seront bien garnis, on balayera la surface de la chaussée, et les pavés seront battus au refus d'une hie du poids de (***) kilogrammes, tombant de (***) centimètres de hauteur.

Les pavés neufs qui s'écraseraient ou se fendraient par l'effet du battage devront être immédiatement remplacés par l'entrepreneur et à ses frais.

Le profil de la chaussée sera ensuite vérifié à la cerce.

(*) Voir la note (****) de la page 328.

(**) Si le pavage doit être exécuté dans une région dépourvue d'eau, on supprimera dans tout l'article la mention de l'emploi de l'eau.

(***) Blanc à remplir dans chaque cas spécial.

Tout pavé qui sera en contre-bas ou en contre-haut du profil de plus de (*) millimètres sera relevé, puis remis en place et battu, après addition ou enlèvement de la quantité de sable nécessaire pour le ramener au niveau voulu.

Après la vérification du battage, l'entrepreneur répandra sur la surface de la chaussée une couche de sable de (*) millimètres d'épaisseur et l'arrosera quotidiennement pendant (*) jours. Il balayera et enlèvera le sable restant à l'expiration de ce délai (**).

Dispositions accessoires. — 15. (***) L'entrepreneur sera tenu d'éclairer la nuit avec des lampes en nombre suffisant attachées à des poteaux, et même, au besoin, de faire garder, soit dans les traverses, soit en rase campagne, toutes les parties de route où il exécutera des relevés à bout, ainsi que les dépôts de matériaux pouvant occasionner des accidents. Les dépenses résultant de ces précautions sont rangées parmi les faux frais de l'entreprise.

Toutes les fois que l'Ingénieur le prescrira, l'entrepreneur ne relèvera les chaussées que sur la moitié de leur largeur à la fois, en laissant l'autre moitié libre pour la circulation et il sera tenu de réparer à ses frais les déformations qui résulteraient de ce mode de procéder.

Il en sera de même pour les parties de pavages à réserver momentanément au droit des entrées charretières.

Revers, caniveaux et cassis. — 16. (***) Toutes les prescriptions relatives aux relevés à bout s'appliquent à la réfection des revers, caniveaux et cassis.

Réfection des bordures de trottoirs. — 17. (*).

Enlèvement et transports des matériaux. — 18. (***) A mesure de

(*) Blancs à remplir dans chaque cas spécial.

(**) Dans les services où l'usage aurait consacré des procédés différents de ceux qui sont décrits dans les paragraphes qui précèdent, on pourra biffer ces paragraphes et, dans ce cas, on inscrira à la suite les prescriptions à suivre en mentionnant explicitement les dérogations aux paragraphes biffés.

(***) Voir la note (****) de la page 328.

l'avancement des travaux dans les traverses, l'entrepreneur sera tenu de débarrasser quotidiennement chaque partie relevée, ainsi que ses abords, des matériaux qu'il y aura déposés. En rase campagne, la circulation devra être complètement libre dans les deux jours qui suivront l'achèvement des travaux.

Les pavés de la première catégorie définis à l'article 13, ceux de la deuxième catégorie qui ne seraient pas réemployés sur place, les rebuts, les éclats et recoupes provenant du travail, et tous les débris seront transportés aux lieux indiqués par l'Ingénieur; ils seront emmétrés sous la forme de tas rectangulaires.

Ces transports ne donneront lieu à aucune allocation spéciale lorsque la distance n'excédera pas (*) mètres (**). Au-delà de cette limite, ils seront payés d'après le prix numéro (*) du bordereau.

Conditions spéciales à chaque service. — 19. (***)

Mode d'évaluation des fournitures et (****) *des travaux.* — 20. (*****).

Retenue de garantie. — 21. La retenue de garantie ne sera exercée que sur le montant des dépenses de chaque exercice et ne se cumulera point pendant toute la durée de l'entreprise.

Sociétés d'ouvriers français. — 22. Les sociétés d'ouvriers français devront, pour être admises à l'adjudication, se faire repré-

(*) Blanc à remplir dans chaque cas spécial.

(**) Ces transports devront être mentionnés explicitement dans le libellé des prix applicables aux relevés à bout.

(***) On insérera dans cet article les prescriptions relatives aux repiquages et aux soufflages, si ces travaux doivent être exécutés à l'entreprise.

On y insérera également les conditions qui n'auraient pas trouvé leur place dans les articles précédents. On aura soin de ne déroger aux clauses du modèle que dans les cas d'absolue nécessité ; on devra alors biffer les clauses qu'il paraîtrait impossible d'appliquer et mentionner explicitement ces modifications dans l'article 19.

Enfin on stipulera, dans l'article 19, s'il y a lieu, que les droits de port, de douane ou d'octroi sont implicitement compris dans les prix du bordereau.

(****) Voir la note (****) de la page 328.

(*****) Conditions à stipuler dans chaque cas spécial.

senter vis-à-vis de l'Administration par un délégué unique, muni des pouvoirs nécessaires en bonne et due forme et pourvu du certificat de capacité exigé par l'article 3 des clauses et conditions générales. Ce représentant aura, au regard de l'Administration, les mêmes droits et les mêmes obligations qu'un entrepreneur agissant pour son propre compte.

S'il vient à mourir ou à se retirer en cours d'entreprise, la société devra présenter un remplaçant à l'Ingénieur en chef dans un délai de quinze jours.

Cette présentation sera transmise d'urgence au préfet avec l'avis motivé de l'Ingénieur en chef.

Si le préfet ne juge pas pouvoir agréer le remplaçant proposé, ou si la société n'a pas fait de présentation dans le délai ci-dessus indiqué, il en sera référé au Ministre qui aura le droit de prononcer la résiliation du marché avec reprise facultative du matériel.

Il en sera de même dans le cas où il serait constaté, après l'adjudication, que la société n'est pas ou qu'elle a cessé d'être valablement constituée.

Cautionnement. — 23. Le montant du cautionnement provisoire à fournir par chaque soumissionnaire est fixé à (*) francs.

Le cautionnement provisoire déposé par l'adjudicataire deviendra définitif après l'approbation de l'adjudication.

Dépôt ou envoi des soumissions. — 24. Les soumissions, placées sous enveloppes cachetées, seront remises en séance publique.

Elles pourront aussi être adressées par lettre recommandée au préfet ou être déposées dans une boîte disposée à cet effet à la préfecture.

Le délai pour la réception par le préfet des lettres recommandées expirera la veille de l'adjudication à (**) heures du soir.

Approbation de l'adjudication. — 25. Par exception spécialement autorisée, l'adjudication sera approuvée par le préfet au nom du Ministre des Travaux publics, si elle n'a donné lieu à aucune réclamation ou protestation.

(*) Environ un trentième du montant total des dépenses correspondant à toute la durée du bail.

(**) Blancs à remplir dans chaque cas spécial.

Domicile de l'entrepreneur. — 26. A défaut par l'entrepreneur d'élire domicile à proximité des travaux, conformément à l'article 8 des clauses et conditions générales, ou de faire connaître au préfet son nouveau domicile, après l'expiration du bail, les notifications relatives à l'entreprise seront valablement faites à la mairie de la commune d (*)

Clauses et conditions générales. — 27. L'entrepreneur sera soumis aux clauses et conditions générales imposées aux entrepreneurs de travaux dépendant de l'Administration des Ponts et Chaussées, par l'arrêté de M. le Ministre des Travaux publics du 16 février 1892, sauf la modification à l'article 15 prescrite par la circulaire ministérielle du 5 mai 1893, et sauf les dérogations aux articles 30 et 39, stipulées aux articles 6 et 9 du présent cahier des charges.

(*) Blanc à remplir dans chaque cas spécial.

LÉGISLATION ET STATISTIQUE ÉTRANGÈRES.

(N° 102)

ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE.

RÉSULTATS GÉNÉRAUX DE L'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER PENDANT LES ANNÉES 1896 ET 1895 (*).

A. — LONGUEURS (1).

RÉSEAUX	LONGUEURS EXPLOITÉES AU 31 DÉCEMBRE 1896			LONGUEURS EXPLOITÉES AU 31 DÉCEMBRE 1895	
	à deux ou plusieurs voies	à voie simple	totales	à deux ou plusieurs voies	à voie simple
	km.	km.	km.	km.	km.
Angleterre et Pays de Galles	15.429	8.236	23.665	15.255	8.318
Écosse	2.227	3.229	5.456	2.161	3.229
Irlande	991	4.122	5.113	985	4.121
Royaume-Uni	18.647	15.587	34.234	18.401	15.668
Réseau des chemins de fer légers d'Irlande (2)	»	370	370	»	370

(1) Les conversions sont faites à raison de 1.609 mètres au mille, de 25 fr. 25 à la livre sterling [et de] 1.016 kilogs à la tonne.
(2) Les données relatives à ce réseau sont comprises dans les données totales afférentes à l'Irlande.

(*) D'après la publication *Railway returns for England and Wales, Scotland and Ireland for the year* 1896 (Eyre et Spottiswoode, éditeurs, Londres, 1897, in-8° XIX + 92 pages).

B. — Conditions financières d'établissement.

Réseaux	Années	Capital autorisé actions et obligations	Capital réalisé: Actions de toute nature	Capital réalisé: Obligations de toute nature	Capital réalisé: Total
		milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs
…rre et Pays de Galles	1896	23.573.955	15.065.261	6.216.095	21.281.356
	1895	23.337.464	14.812.988	6.023.211	20.836.199
…	1896	3.799.468	2.917.915	792.143	3.710.058
	1895	3.717.154	2.682.611	767.726	3.450.337
…	1896	1.098.627	707.328	295.500	1.002.828
	1895	1.091.229	696.597	294.895	991.492
…-Uni	1896	28.472.050	18.690.504	7.303.738	25.994.242
	1895	28.145.847	18.192.196	7.085.832	25.278.028
… des *chemins de fer légers d'Irlande*	1896	39.339	33.102	»	33.102
	1895	39.289	33.456	»	33.456

C. — Effectif du matériel roulant au 31 décembre.

Réseaux	Années	Locomotives	Véhicules de toute nature: Voitures à voyageurs	Autres wagons de la grande vitesse	Wagons de marchandises	Divers	Total
…e et Pays de Galles	1896	16.130	35.646	13.511	469.097	12.840	531.094
	1895	15.901	35.773	13.283	460.336	12.775	522.167
…	1896	2.046	4.793	2.092	132.704	1.360	140.949
	1895	1.986	4.679	2.152	126.506	1.359	134.696
…	1896	780	1.845	1.096	17.280	490	20.711
	1895	771	1.778	1.072	16.868	447	20.155
…-Uni	1896	18.956	42.284	16.699	619.081	14.690	692.754
	1895	18.658	42.230	16.507	603.710	14.581	677.028
…les *chemins de fer légers d'Ir-*…	1896	42	88	39	398	71	596
	1895	42	86	40	435	34	595

D. — Mouvement des voyageurs.

Réseaux	Années	Nombre de voyageurs à toute distance — 1re classe	2e classe	3e classe (1)	Total
		milliers	milliers	milliers	milliers
Angleterre et Pays de Galles	1896	25.406	55.988	778.686	860.080
	1895	24.367	53.862	738.692	816.921
Écosse	1896	4.327	»	89.367	93.694
	1895	4.000	»	82.605	86.605
Irlande	1896	1.629	4.385	20.552	26.5[illegible]
	1895	1.623	4.706	19.916	26.2[illegible]
Royaume-Uni	1896	31.362	60.373	888.605	980.340
	1895	29.990	58.568	841.213	929.771
Réseau des chemins de fer légers d'Irlande	1896	110	»	890	1.000
	1895	108	»	878	98[illegible]

(1) Y compris les trains dits Parlementaires.

E. — Mouvement des marchandises et parcours des trains.

Réseaux	Années	Marchandises à toute distance — Produits minéraux	Marchandises générales	Parcours des trains — de voyageurs	de marchandises de toute nature
		milliers de tonnes	milliers de tonnes	milliers de km.	milliers de km.
Angleterre et Pays de Galles	1896	215.977	88.988	257.487	213.714
	1895	203.479	81.330	247.490	204.[illegible]
Écosse	1896	41.349	11.067	38.405	32.2[illegible]
	1895	39.318	10.616	33.729	29.8[illegible]
Irlande	1896	1.419	3.369	15.710	7.8[illegible]
	1895	1.414	3.422	15.133	7.6[illegible]
Royaume-Uni	1896	258.745	103.424	311.602	253.806
	1895	244.211	95.368	296.352	241.953
Réseau des chemins de fer légers d'Irlande	1896	38	90	55	3[illegible]
	1895	40	85	63	1[illegible]

(1) Y compris les trains mixtes.

F. — Recettes de la grande vitesse.

Réseaux	Années	Voyageurs 1re classe	Voyageurs 2e classe	Voyageurs 3e classe (1)	Voyageurs Cartes d'abonnement	Voyageurs Total	Accessoires (2)	Transports postaux	Total
		milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs
leterre et Pays de	1896	66.299	45.071	535.375	64.842	711.587	111.832	16.059	839.478
lles	1895	63.832	41.738	514.191	61.383	681.144	103.020	15.958	800.122
se	1896	8.585	»	66.155	7.171	81.911	14.241	5.226	101.378
	1895	8.560	»	62.948	6.716	78.224	13.357	5.176	96.757
de	1896	4.216	6.893	24.189	1.565	36.863	5.858	4.115	46.836
	1895	4.267	7.120	23.710	1.591	36.688	5.631	4.192	46.511
aume-Uni	1896	79.100	51.964	625.719	73.578	830.361	131.931	25.400	987.692
	1895	79.100	48.858	600.849	69.690	796.056	122.008	25.326	943.490
des chemins de	1896	126	»	600	7	733	75	8	816
légers d'Irlande.	1895	126	»	606	8	740	76	8	824

(1) Y compris les trains dits Parlementaires.
(2) Excédents de bagages, messageries, voitures, chevaux, chiens, etc.

G. — Recettes de la petite vitesse et recettes brutes totales.

Réseaux	Années	Petite vitesse Marchandises générales	Petite vitesse Bestiaux	Petite vitesse Produits minéraux	Petite vitesse Total	Recettes diverses (1)	Recettes brutes totales
		milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs
re et Pays de Galles	1896	556.611	21.462	405.616	983.689	110.544	1.933.711
	1895	522.751	22.675	389.203	934.629	103.247	1.837.998
	1896	69.361	5.630	67.947	142.938	9.595	253.911
	1895	66.584	5.782	65.347	137.713	8.989	243.460
	1896	28.027	6.817	4.419	39.263	1.641	87.740
	1895	28.027	7.095	4.419	39.541	2.045	88.097
-Uni	1896	653.999	33.909	477.982	1.165.890	121.780	2.275.362
	1895	617.362	35.552	458.969	1.111.883	114.281	2.169.555
des chemins de fer légers	1896	400	112	60	572	17	1.405
lande	1895	379	126	50	555	25	1.404

(1) …ances, exploitation de ports, de services de bateaux à vapeur.

H. — Dépenses de l'exploitation.

RÉSEAUX	ANNÉES	ENTRETIEN de la voie et des bâtiments	TRACTION (1)	MATÉRIEL roulant	EXPLOITATION et trafic	IMPÔT dû au Trésor sur le transport des voyageurs	LIGNES de vapeurs, ports, canaux	to[illegible] de[illegible] dépens[illegible]
		milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	mi[illegible] de fr[illegible]
Angleterre et Pays de Galles.	1896	173.669	279.340	90.319	338.223	6.315	59.186	[illegible]
	1895	162.686	270.705	85.067	325.599	5.908	54.010	[illegible]
Écosse	1896	21.437	34.264	13.609	40.728	574	2.393	[illegible]
	1895	19.846	33.052	12.827	38.506	556	2.247	[illegible]
Irlande	1896	11.110	12.852	3.737	13.963	»	584	[illegible]
	1895	10.832	12.751	3.712	13.635	»	581	[illegible]
Royaume-Uni	1896	206.216	326.456	107.665	392.934	6.889	62.163	[illegible]
	1895	193.364	316.508	101.606	377.740	6.464	56.838	[illegible]
Réseau des chemins de fer légers d'Irlande	1896	381	425	116	322	»	»	[illegible]
	1895	379	480	101	303	»	»	[illegible]

(1) Y compris les machines fixes.
(2) Y compris les dépenses générales, les impôts, les indemnités et remboursements pour accid[illegible] de marchandises, etc.

I. — Résultats généraux de l'exploitation.

RÉSEAUX	ANNÉES	RECETTES totales	DÉPENSES totales	PRODUIT NET total	PRODUIT NET kilométrique	[illegible] des[illegible] au[illegible]
		milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	francs	
Angleterre et Pays de Galles	1896	1.933.711	1.089.613	844.098	35.700	
	1895	1.837.998	1.038.431	799.567	33.900	
Écosse	1896	253.911	129.204	124.707	22.800	
	1895	243.460	122.841	120.619	22.300	
Irlande	1896	87.740	48.555	39.185	7.600	
	1895	88.097	47.622	40.475	7.900	
Royaume-Uni	1896	2.275.362	1.267.372	1.007.990	29.400	
	1895	2.169.555	1.208.894	960.661	28.100	
Réseau des chemins de fer légers d'Irlande	1896	1.405	1.461	— 56	— 150	
	1895	1.404	1.520	— 116	— 310	

PERSONNEL.

(N° 103)

I. — INGÉNIEURS.

1° PROMOTIONS.

Décret du 12 avril 1898. — M. **Lorieux** (Théodore), Inspecteur Général de 2e classe, est nommé Inspecteur Général de 1re classe, pour prendre rang à dater du 16 mai 1898.

Idem. — M. **Loche** (Maurice), Ingénieur en Chef de 1re classe, est nommé Inspecteur Général de 2e classe, pour prendre rang à dater du 16 mai 1898.

2° SERVICE DÉTACHÉ.

Arrêté du 2 avril 1898. — M. **Métour** (Eugène), Ingénieur ordinaire de 2e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Ardèche et au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Gros**, est mis à la disposition de la municipalité de Béziers, pour remplir les fonctions de Directeur des travaux de cette ville.

M. **Métour** sera considéré comme étant en service détaché.

3° RETRAITE.

	Date d'exécution.
M. **Bellom** (Armand), Inspecteur Général de 1re classe	26 avril 1898

4° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Danse de Froissy**, Ingénieur en Chef de 2e classe, en retraite	4 février 1898
M. **Ledru**, Ingénieur en Chef de 2e classe, en retraite	18 mars 1898
M. **Biraben**, Ingénieur en Chef de 2e classe	2 avril 1898
M. **Stellet**, Ingénieur ordinaire de 1re classe	14 avril 1898

5° DÉCISIONS DIVERSES.

Arrêté du 24 *mars* 1898. — M. **Roth** (Émile), Ingénieur ordinaire de 3e classe, attaché au service ordinaire et maritime du département du Calvados, est attaché, à la résidence de Calais, aux services ci-après désignés, en remplacement de M. **Charguéraud**, appelé à une autre destination, savoir:

1° Service maritime du département du Pas-de-Calais, — arrondissement de Calais ;

2° Service des voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais, — 5e arrondissement;

3° Service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Thanneur**, — arrondissement unique (Chemin de fer sous-marin entre la France et l'Angleterre).

Décision du 2 *avril.* — M. **Brosselin**, Inspecteur Général de 1re classe, est désigné pour faire partie du Conseil de l'École nationale des Ponts et Chaussées, en remplacement de M. **Delocre**.

Arrêté du 2 *avril.* — Le service de l'écluse des Fontinettes, actuellement compris dans le 5e arrondissement du service des voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais, est réuni aux attributions de l'Ingénieur ordinaire chargé du 4e arrondissement du même service (M. **Duperrier**, à Dunkerque).

M. **Duperrier** est d'ailleurs attaché sous les ordres de M. **Grusen**, Ingénieur en Chef à Lille, au service spécial de l'ascenseur des Fontinettes, précédemment confié à M. **Charguéraud**, Ingénieur ordinaire à Calais.

Idem. — M. **Troté**, Ingénieur ordinaire de 3e classe, attaché au service ordinaire du département du Gers, au service hydrométrique des bassins de la Save, du Gers et de la Baïse et au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Mar-**

chat, est attaché, à la résidence de Senlis, aux services ci-après désignés, en remplacement de M. **Bienvaux**, appelé à une autre destination, savoir :

1° Service ordinaire du département de l'Oise, — arrondissement de Senlis ;

2° Service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Debauve**, — arrondissement unique (Ligne d'Ormoy à Mareuil-sur-Ourcq) ;

3° Service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Bourguin**, — 2e arrondissement (Ligne de Trilport à La Ferté-Milon).

Décision du 5 *avril* 1898. — M. **Le Gent** (Jules), Conducteur de 1re classe, attaché au service maritime du département du Finistère, est chargé de l'intérim de l'arrondissement du Sud du service ordinaire du même département.

Arrêté du 13 *avril*. — M. **Lefebvre** (René), Inspecteur Général de 2e classe, chargé de la Direction du Contrôle des chemins de fer d'Orléans, est chargé du 1er arrondissement d'Inspection générale, en remplacement de M. **Lorieux**.

Idem. — M. **Loche**, nommé Inspecteur Général de 2e classe, par décret du 12 avril 1898, est chargé de la Direction du Contrôle des chemins de fer d'Orléans, en remplacement de M. **Lefebvre**.

Idem. — M. **Baume**, Ingénieur en Chef de 1re classe, chargé du service du Contrôle de l'exploitation technique des chemins de fer de l'Est, est chargé du service du Contrôle de la voix et des bâtiments des chemins de fer du Nord, en remplacement de M. **Loche**.

Idem. — M. **Mancel**, Ingénieur en Chef de 1re classe, en disponibilité pour raisons de santé, est remis en activité et chargé du service de l'Inspection de l'exploitation technique des chemins de fer de l'État, en remplacement de M. **Olry**, Ingénieur en Chef des mines, mis en congé illimité.

Idem. — M. **Colson**, Ingénieur en Chef de 2e classe, Conseiller d'État, est nommé Membre de la Commission de vérification des comptes des Compagnies de chemins de fer, en remplacement de M. **Bousquet**, nommé Directeur Général des Douanes.

Arrêté du 13 avril 1898. — M. **Auric**, Ingénieur ordinaire de 2e classe détaché, à la résidence de Mostaganem, au service ordinaire du département d'Oran et au service du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer algériens, est attaché, à la résidence de Valence, aux services ci-après désignés, en remplacement de M. **Godard**, mis en congé illimité, savoir :

1° Service ordinaire du département de la Drôme, — arrondissement de Valence ;

2° Service de la navigation du Rhône, — 3e arrondissement ;

3° Service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Clerc**, — 4e arrondissement (Ligne d'Orange à Vaison et au Buis-les-Baronnies, — section comprise dans le département de la Drôme).

Décision du 16 avril. — M. **Joyant**, Ingénieur ordinaire de 3e classe, chargé de l'arrondissement du Sud du service ordinaire du département de Meurthe-et-Moselle, est autorisé à accepter les fonctions de Directeur des travaux de la ville de Lunéville.

M. **Joyant** conserve d'ailleurs ses attributions actuelles.

Décision du 19 avril. — M. **Pinelli** (Achille), Sous-Ingénieur à Ajaccio, est chargé de l'intérim des services du département de la Corse, jusqu'à la désignation du successeur de M. l'Ingénieur en chef **Biraben**.

Arrêté du 25 avril. — M. **Bauer** (Henri), Ingénieur ordinaire de 3e classe attaché, à la résidence de Vendôme, au service ordinaire du département de Loir-et-Cher, est attaché, à la résidence de Tours, aux services ci-après désignés, en remplacement de M. **Leroux**, appelé à d'autres fonctions, savoir :

1° Service ordinaire du département d'Indre-et-Loire, — arrondissement de l'Ouest ;

2° Service de la 3e section de la navigation de la Loire, — 4e arrondissement ;

3° Service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Préaudeau**, — 3e arrondissement (Raccordement des gares de Saumur) ;

4° Service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Faure**, — 3e arrondissement (Liquidation des entreprises de la ligne de Tours à Sargé).

Idem. — M. **Journès** (Henri), Sous-Ingénieur attaché, à la résidence d'Embrun, au service ordinaire du département de

Hautes-Alpes, est attaché, à la résidence de Saint-Girons, aux services ci-après désignés, en remplacement de M. **Despax** admis à faire valoir ses droits à la retraite, savoir :

1° Service ordinaire du département de l'Ariège, — arrondissement de l'Ouest;

2° Service hydrométrique des bassins de l'Ariège, de l'Arize et du Salat, — 2e arrondissement.

II. — CONDUCTEURS.

1° NOMINATIONS.

Sont nommés Conducteurs de 4e classe les candidats déclarés admissibles dont les noms suivent, savoir :

19 *février* 1898. — M. **Martin** (Claude), Commis, Concours de 1895, — n° 4, Jura, service ordinaire.

24 *mars*. — M. **Sauve** (Élie), Commis, Concours de 1895, — n° 52, Var, service ordinaire.

25 *mars*. — M. **Péronne** (Joseph), Commis, Concours de 1895, — n° 42, Pyrénées-Orientales, service des études et travaux du chemin de fer de Quillan à Rivesaltes.

Idem. — M. **Chalvignac** (Antoine), Concours de 1895, — n° 80, Puy-de-Dôme, service des études et travaux du chemin de fer de Laqueuille au Mont-Dore.

30 *mars*. — M. **Ludinart** (Louis), Commis, Concours de 1894, — n° 39, Ardennes, service du canal de l'Est-Branche-Nord.

Idem. — M. **Clayette** (Georges), Commis, Concours de 1894, — n° 132, Puy-de-Dôme, service ordinaire.

6 *avril*. — M. **Nabonne** (Alfred), Commis, Concours de 1895, — n° 71, Ardèche, service ordinaire.

2° AVANCEMENTS.

Arrêté du 13 avril 1898. — Est élevé de 3.400 à 3.800 francs le traitement des Conducteurs principaux des Ponts et Chaussées dont les noms suivent :

MM.

Palas-Hau	Direction des chemins de fer	Administration cent.	Seine.
Favier (Firmin)	Réseau du Midi (Voie et bâtiments)	Midi	Aude.
Rambour	Réseau du Nord (Voie et bâtiments)	Nord	Seine.
Nicolas (Hector)	Navigation du Rhône	7e Inspection	Vaucluse.
Martin (François)	Service ordinaire	12e. Faisant fonctions d'ingénieur	Loire-Inférieure.
Martin (Eugène-François)	Circonscription de Constantine et chemins de fer	15e. Chemins de fer algériens	Constantine.
Renault (Auguste)	Navigation de la Loire (2e section)	14e	Nièvre.
Laclaverie	Service ordinaire	9e	Gers.
Larivière	Service ordinaire et des voies navigables	3e	Nord.
Quignon (Adolphe)	Service ordinaire et des chemins de fer du Nord (Voie et bât.)	3e. Nord	Aisne.
Journet (Étienne)	Service ordinaire	9e	Aude.
Terra	Réseau P.-L.-M. (Voie et bât.)	P.-L.-M.	Haute-Savoie.
Ridel	Service ordinaire	2e	Eure.
Varin	Service ordinaire	4e	Haute-Marne.
Paoli	Service ordinaire	8e	Corse.
Wallois	Service municipal de la ville de Paris	Service municipal. En service détaché	Seine.
Sanglé	Service municipal de la ville de Paris	Service municipal. En service détaché	Seine.
Noinski	Service ordinaire	10e	Landes.
Lemercier (Eugène)	Service hydraulique	Agriculture. En service détaché	Seine-Inférieure.
Clément (Louis)	Service ordinaire	11e	Charente-Inférieure.

Ces dispositions auront leur effet à dater du 1er mai 1898.

Arrêté du 13 avril 1898. — Sont promus au grade de Conducteur principal les Conducteurs des Ponts et Chaussées de 1re classe dont les noms suivent :

MM.

Maury-Bonnelle	Service ordinaire	9e Inspection	Ariège.
Cossevin	Service maritime	11e	Charente-Inférieure.
Lataille	Canal de la Marne au Rhin	4e	Meuse.

MM.

...caze (Augustin)	Chemins de fer (M. **Proszynski**)	Midi	Ariège.
...rvin	Service ordinaire	1re Inspection	Seine.
...alenga	id.	8e	Corse.
...hlealvez	id.	13e. Faisant fonctions d'ingénieur	Maine-et-Loire.
...lemeur (Jules)	id.	10e. Faisant fonctions d'ingénieur	Basses-Pyrénées.
...pin-Dominel	Service municipal de la ville de Paris	Service municipal. En service détaché	Seine.
...in	Service ordinaire	6e	Jura.
...ître	Services ordinaire et de chemins de fer	11e. Faisant fonctions d'ingénieur	Charente.
...	Canaux d'Orléans, de Briare et du Loing	14e	Loiret.
...net	Service ordinaire	5e	Doubs.
...rt (Jean)	Service maritime	10e	Gironde.
...y	Service ordinaire	5e	Yonne.
...neger	id.	10e	Lot.
...in (*Léon*)	Canal de Bourgogne	5e	Côte-d'Or.
...alier (J.-B.)	Service maritime	9e	Hérault.
...yron	Chemins de fer (M. **Bouffet**)	Midi	Aude.
...ux	Service vicinal	3e. En service détaché.	Nord.
...tet	Réseau du Midi (Voie et bâtiments)	Midi-Orléans	Gironde.
...	Canal de l'Est (branche Nord)	4e	Meuse.
...n	Service ordinaire	4e	Vosges.
...ut	Navigation de l'Aisne et canal des Ardennes	4e	Aisne.
...	Navigation de la Loire (3e section)	13e	Loire-Inférieure.
... (Alexandre)	Service ordinaire	13e	Sarthe.
...und	id.	13e	Sarthe.
...ce	Service municipal de la ville de Paris	Service municipal. En service détaché	Seine.
...	Service central des Phares et balises	Phares	Seine.
...	Service ordinaire	9e	Haute-Garonne.
...	Chemins de fer (M. **Julien**)	Orléans	Corrèze.
...in	Service ordinaire	8e. Phares	Corse.
... (Joseph)	Service hydraulique	Agriculture. En service détaché	Hautes-Pyrénées.
...	Chemins de fer (M. **Le Cornec**)	Midi	Aveyron.
...	Service ordinaire	14e	Allier.
...	Navigation de la Marne	1re	Seine.
...	Service ordinaire	1re	Seine-et-Marne.
...	Chemins de fer (M. **Le Cornec**)	Midi	Aveyron.
...	Navigation de la Seine (2e section)	1re	Seine.

MM.

Marchand (H.-L.)	Service maritime	11e Inspection	Vendée.
Ségard	Service ordinaire	11e	Indre-et-Loire.
Maréchal	id.	2e	Somme.
Frérot	Navigation de la Loire (2e section)	14e	Allier.
Rosier	Service municipal de la ville de Paris	Service municipal. En service détaché	Seine.
Chrétien	Service municipal de la ville de Paris	Service municipal. En service détaché	Seine.
Hervieu	Service ordinaire	2e	Seine-Inférieure.
Cocu	id.	2e	Oise.
Lambert (Théophile)	Navigation de la Seine (2e section)	2e	Seine-et-Oise.
Saint-Béat	Service ordinaire	9e	Haute-Garonne.
Gueylard	Compagnie de Fives-Lille	Étranger. Précédemment en congé renouvelable	
Descorps	Service maritime	10e	Gironde.
Barjavel	Navigation du Rhône	7e	Vaucluse.
Bourven	Service maritime	12e	Finistère.
Candèze	Circonscription de l'Ouest	15e. Chemins de fer algériens	Alger.
Baroz	Service municipal de la ville de Grenoble	7e. En service détaché	Isère.
Guyomar	Service ordinaire	12e	Ille-et-Vilaine.
Cransac	id.	9e	Tarn.
Pivron	Services ordinaire et de navigation	13e	Sarthe.
Gauffre	Service maritime	9e	Hérault.
Albouy (Augustin)	Service ordinaire	9e	Aveyron.
Pellissier (Joseph)	Canal du Rhône au Rhin	5e	Doubs.
Dayez	Service ordinaire	3e	Nord.
Danne	Chemins de fer (M. **Berthet**)	Orléans-Ouest. P.-L.-M.	Seine-et-Oise.
Gaveau	Canal de Bourgogne	5e	Côte-d'Or.
Chevalier (Hippolyte-Aug.)	Circonscription de l'Est	15e	Alger.
Perny	Service ordinaire	14e	Cher.
Treil	Hydraulique agricole	Agriculture. En service détaché	Haute-Garonne.
Pétetin	Service ordinaire	6e	Rhône.
Rossignol	id.	11e	Deux-Sèvres.
Roncin	id.	13e	Mayenne.
Jallays	id.	11e	Charente-Inférieure.
Pousignon	Navigation de l'Aisne et canal des Ardennes	4e	Ardennes.
Normandin	Service ordinaire	11e	Indre-et-Loire.
Pinelli (Emile)	id.	8e	Corse.
Castet	Chemins de fer (M. **Chastellier**)	Orléans	Dordogne.
Girault (Henri)	Service ordinaire	13e	Eure-et-Loir.

MM.

...uides	Réseau du Midi (Voie et bâtiments)	Midi	Hérault.
...meur	Service maritime (1re section)	2e Inspection	Seine-Inférieure.
...hen	Service maritime	3e	Nord.
...ngel (Émile)	Service ordinaire et canal des Ardennes	3e	Ardennes.
...et (Alexandre)	Service maritime	2e	Seine-Inférieure.
...aud (Henri)	Service ordinaire	1re	Seine.
...bot	Service municipal de la ville de Paris	Service municipal. En service détaché	Seine.
...cher (Émile)	Navigation de la Seine (2e section)	1re	Seine.
...gny	Réseau de l'Ouest (Voie et bâtiments)	Ouest. Contrôleur-comptable	Somme.
...bert	Compagnie de l'Ouest	Ouest. En congé illimité	Ille-et-Vilaine.
...t (François)	Circonscription de Bône	15e. Chemins de fer algériens	Constantine.
... (Gaston)	Service ordinaire	9e	Tarn-et-Garonne.
...sson	id.	2e	Seine-Inférieure.
...le	Circonscription de l'Ouest	15e	Alger.
...eillan	Service ordinaire	9e	Gers.
...t	id.	5e	Côte-d'Or.
... (Paul)	id.	14e	Loiret.
...de	Travaux publics de Tunisie	Étranger. En service détaché	»
...at	Réseau d'Orléans (Voie et bâtiments)	Orléans	Indre-et-Loire.
...ellec	Service ordinaire	12e	Morbihan.
...rd	Réseau P.-L.-M. (Voie et bâtiments)	P.-L.-M	Seine.
...d (Hippolyte)	Service ordinaire	9e	Aude.
...ighaeuser	Navigation du Rhône	7e	Vaucluse.
...	Service ordinaire	9e	Hautes-Pyrénées.
...s	Réseau P.-L.-M. (Voie et bâtiments)	P.-L.-M	Hérault.
... (François)	Service ordinaire	1re	Seine.
...t (Gustave)	id.	6e	Ain.
...	Navigation de l'Aisne et canal des Ardennes	4e	Ardennes.
...y	Canal du Nivernais	5e	Yonne.

Ces dispositions auront leur effet à dater du 1er mai 1898.

Arrêté du 13 *avril* 1898. — Sont élevés à la 1re classe de leur grade les Conducteurs des Ponts et Chaussées de 2e classe dont les noms suivent :

MM.

Martin (Auguste).........	Canal du Berry................	14ᵉ Inspection	Loir-et-Cher.
Baud (Jules)..............	Service ordinaire.............	6ᵉ................	Jura.
Molès....................	id.	9ᵉ................	Gers.
Duplay (Jacques).........	Compagnie des eaux de la Vésubie.........................	8ᵉ. En congé illimité.	Alpes-Maritimes.
Cordier (Henry)...........	Canal de l'Est (branche Nord)...	4ᵉ................	Ardennes.
Morel (Albert)............	Canal de la Marne au Rhin.....	4ᵉ................	Marne.
Macarry..................	Service ordinaire.............	8ᵉ................	Alpes-Maritimes.
Guthmann................	id.	11ᵉ................	Dordogne.
Turlin (Daniel)...........	id.	1ʳᵉ................	Seine.
Charpentier (Charles)....	Compagnie des chemins de fer de l'Ouest.....................	Ouest Cⁱᵉ. En congé illimité..........	Seine.
Blanquet................	Réseau de l'Ouest (Voie et bâtiments)......................	Ouest..............	Eure.
Veillié..................	Services ordinaire et des chemins de fer.....................	1ʳᵉ. Ouest..........	Seine-et-Oise.
Girard (Edmond).........	Navigation de la Loire (3ᵉ section).......................	13ᵉ................	Loire-Inférieure.
Bon.....................	Service ordinaire.............	12ᵉ................	Ille-et-Vilaine.
Languehart.............	id.	13ᵉ................	Manche.
Galerneau...............	id.	7ᵉ................	Isère.
Coulon..................	Canal de la Marne à la Saône...	4ᵉ................	Côte-d'Or.
Varangod................	Services ordinaire et des chemins de fer.....................	8ᵉ. P.-L.-M.........	Bouches-du-Rhône.
Boulard (Edmond)........	Service ordinaire.............	5ᵉ................	Aube.
Leleu....................	Service maritime (1ʳᵉ section)...	2ᵉ. Ouest..........	Seine-Inférieure.
Guibal..................	Service ordinaire.............	9ᵉ................	Aveyron.
Marcoz..................	id.	7ᵉ................	Haute-Savoie.
Marchand (Jean-Marie)...	Canal de l'Est (branche Nord)...	4ᵉ................	Meuse.
Garro....................	Service ordinaire.............	11ᵉ................	Corrèze.
Gex.....................	id.	7ᵉ................	Haute-Savoie.
Lemaire.................	id.	3ᵉ................	Pas-de-Calais.
de Goulhezre...........	id.	12ᵉ................	Finistère.
Martaud.................	id.	7ᵉ................	Savoie.
Kervern.................	Navigation de la Loire (3ᵉ section).......................	13ᵉ................	Loire-Inférieure.
Cohic...................	Service ordinaire.............	13ᵉ................	Orne.
Portat (Ph.)..............	Service municipal de Provins...	1ʳᵉ. En service détaché.............	Seine-et-Marne.
Maynard (Émile).........	Services maritime et des chemins de fer.....................	11ᵉ État...........	Charente-Inférieure.
Sivade..................	Service ordinaire.............	8ᵉ................	Alpes-Maritimes.
Perlin..................	Ingénieur-adjoint au directeur du canal de la Siagne...........	8ᵉ. En congé illimité.	Alpes-Maritimes.
Revol (Auguste)..........	Service ordinaire.............	7ᵉ................	Isère.
Meneau..................	Service municipal de la ville de Paris......................	Service municipal. En service détaché....	Seine.
Galinier................	École municipale des Beaux-Arts de Toulouse................	9ᵉ. En service détaché.	Haute-Garonne.

MM.

…ès	Chemins de fer (M. **Proszynski**).	Midi	Ariège.
…llard	Canal de Bourgogne	5^e	Côte-d'Or.
…e Moult	Service des travaux publics des colonies	12e. Colonies	Guyane.
…das	Navigation de la Marne	1re	Seine-et-Marne.
…illé	Réseau d'Orléans (Voie et bâtiments)	Orléans	Lot.
…eine	Service vicinal	2e. En service détaché.	Somme.
…non	Chemins de fer (M. **Chastellier**).	Orléans	Dordogne.
…é	id. (M. **Courtois**).	Midi	Tarn-et-Garonne.
…ge	Canaux de Silvéréal et de Bourgidon	9e. En service détaché.	Gard.
…ères (Hilaire)	Réseau du Midi (Voie et bâtiments)	Midi	Aveyron.
…n	Service maritime	12e. Phares	Finistère.
…enet (Jules)	Service ordinaire	11^e	Vienne.
…er	Voies navigables	3^e	Nord.
…mbani	Service de l'Inspection générale.	15^e	Alger.
…rant (Hilaire)	Service ordinaire	6^e	Jura.
…al (Achille)	id.	9^e	Hérault.
…e (Jules)	Réseau P.-L.-M. (Voie et bât.)	P.-L.-M.	Bouches-du-Rhône.
…e	Service hydraulique	Agriculture. En service détaché	Haute-Garonne.
…s (Paulin)	id.	Agriculture. En service détaché	Gard.
…in (Louis)	Canal de Bourgogne	5^e	Côte-d'Or.
…gues	Service ordinaire	11^e	Charente-Inférieure.
…les	Réseau de l'Ouest (Voie et bâtiments)	Ouest	Seine.
…	Service municipal de la ville de Paris	Service municipal. En service détaché	Seine.
… (Léon)	Compagnie des chemins de fer de l'Est	Est Cie. En congé illimité	Haute-Marne.
…is (Charles)	Compagnie de l'Ouest	Ouest Cie. En congé illimité	Manche.
…net	Service ordinaire	12^e	Morbihan.
… (Henri)	id.	11^e	Charente-Inférieure.
… (Guillaume)	Canal du Nivernais	5e-14^e	Nièvre.
…rd (Auguste)	Service maritime et chemins de fer	8e. P.-L.-M.	Bouches-du-Rhône.
… (Hilaire)	Chemins de fer (M. **Marchat**).	Midi	Gers.
… (Emmanuel-Joseph)	Service ordinaire	6^e	Ardèche.
…ge	Service central des Phares et balises	Phares	Seine.
…	Canal de Bourgogne	5^e	Côte-d'Or.
…dier	Service ordinaire	15^e	Oran.
… (Émile)	id.	7^e	Hautes-Alpes.
…t	Service maritime	3^e	Pas-de-Calais.
…l	Service ordinaire	8^e	Corse.

MM.

Millioz	Service maritime	8e. Phares	Bouches-du-R
Raynaud (Antoine)	Réseaux de l'État et d'Orléans (Voie et bâtiments)	État-Orléans	Indre-et-Loire
Ganivet	Chemins de fer (M. **Lordereau**).	État	Seine.
Villefranche	Navigation du Rhône et chemins de fer	7e. P.-L.-M	Rhône.
Lassence	Navigation de la Garonne	10e	Lot-et-Garon
Lallement	Chemins de fer (M. **Dyrion**)	P.-L.-M	Vaucluse.
Mélinette	Service ordinaire	4e	Meurthe-et-M
Carrière (Pierre-Henri)	id.	8e	Var.
Dorat	Réseaux de l'État et d'Orléans (Voie et bâtiments)	État-Orléans	Vienne.
Bigot	Service ordinaire	2e	Oise.
Grimaldi	Circonscription de Philippeville	15e	Constantine.
Quarré	Services ordinaire et des voies navigables	3e	Nord.
Lannes (Jean)	Service ordinaire	9e	Gers.
Launey	id.	2e	Calvados.
Vaquier	id.	9e	Cantal.
Pommier (Édouard)	Navigation de l'Yonne	5e	Seine.
Roton	Canal de la Marne au Rhin	4e	Meuse.
Pierrot (Édouard-Joseph)	Navigation de la Saône	5e	Haute-Saône.
Caullery	Services ordinaire et des chemins de fer	3e. Nord	Nord.
Moignard	Service ordinaire	11e	Haute-Vienne
Malette (Gustave)	id.	1re	Seine.
Burnol	Chemins de fer (M. **Soulié**)	Orléans	Corrèze.
Malou	Chemins de fer (M. **Proszynski**).	Midi	Ariège.
Junier	Service ordinaire	6e	Rhône.
Birabent	Circonscription de Philippeville	15e. Chemins de fer algériens	Constantine.
Buhot	Navigation entre la Belgique et Paris	3e	Oise.
Isnard	Service ordinaire	15e	Oran.
Faget (Jean-Marie)	id.	9e	Hautes-Pyr
Besson (Alfred)	Chemins de fer (M. **Barrand**)	P.-L.-M	Jura.
Sajous	Service ordinaire	9e	Hautes-Pyr
Desmasures	Réseau du Nord (Voie et bâtiments)	Nord	Seine.
Maurel (Victor)	Service ordinaire	7e	Hautes-Alpes
Suères	École des Ponts et Chaussées	École des P. et Ch.	Seine.
Pillet	Services ordinaire et des chemins de fer	2e. Ouest	Eure.
Tierce	Circonscription de Philippeville	15e	Constantine.
Pancrazi (Paul)	Service ordinaire	1re	Seine-et-Oi
Hardiviller	id.	2e	Oise.
Porri	Circonscription de Bône	15e	Constantine.
Brocherie	Service ordinaire	13e	Mayenne.
Desmares	id.	13e	Manche.
Laurent (Pierre)	Chemins de fer (M. **Courtois**)	Midi	Haute-Garonne
Henry (Justin)	Chemins de fer (M. **Le Cornec**)	Midi	Aveyron.
Loiseau (Alphonse)	Service ordinaire	14e	Loiret.

MM.

…illo	Service ordinaire	8ᵉ Inspection	Alpes-Maritimes.
…nault	Serv. munic. de la ville de Paris	Service municipal. En service détaché	Seine.
…uin	Service ordinaire	14ᵉ	Allier.
…neau	Service vicinal	11ᵉ. En service détaché	Indre-et-Loire.
…ujean	Service ordinaire	11ᵉ	Vienne.
…ier	Navigation de la Loire (2ᵉ sect.).	14ᵉ	Nièvre.
…al (Pierre)	Service vicinal	11ᵉ. En service détaché	Indre-et-Loire.
…ré (Étienne)	Chemins de fer (M. **Guibal**)	Midi	Hérault.
…mon (Ernest)	Services ordinaire et de navigation (M. **Cadart**)	4ᵉ	Haute-Marne.
…a	Service maritime	10ᵉ	Basses-Pyrénées.
…aire	Navigation (M. **Cadart**)	4ᵉ	Marne.
…r (Antoine)	Service ordinaire	14ᵉ	Loiret.
…et (Ulysse)	Service maritime	10ᵉ	Gironde.
… (Pierre-Arthur)	Services ordinaire et des chemins de fer	15ᵉ. Chemins de fer algériens	Oran.
…helon	Service ordinaire	6ᵉ	Ardèche.
…e	id.	7ᵉ	Hautes-Alpes.
…in (Charles)	Canal de l'Est (branche Nord)	4ᵉ	Meuse.
…rge	Service maritime	11ᵉ	Charente-Inférieure.
…a (Eugène)	Service ordinaire	6ᵉ	Saône-et-Loire.
…é	id.	11ᵉ	Dordogne.
…a (Urbain)	id.	9ᵉ	Gers.
…illeur	id.	12ᵉ	Ille-et-Vilaine.
…	id.	13ᵉ	Mayenne.
…	id.	5ᵉ	Côte-d'Or.
… (Henry)	Service maritime	2ᵉ	Calvados.
…	Services ordinaire et des chemins de fer	8ᵉ. P.-L.-M	Alpes-Maritimes.
…s (Noël)	Service hydraulique	Agriculture. En service détaché	Haute-Garonne.
…	Service ordinaire	9ᵉ	Aude.
…	Canal de l'Est (branche Nord) et chemins de fer	4ᵉ. Est	Ardennes.
… (Émile)	Navigation de la Loire (4ᵉ section) et canalisation maritime	12ᵉ	Loire-Inférieure.
… (Jean)	Service ordinaire	9ᵉ	Gers.
… (Jean)	Navigation de la Loire (4ᵉ section) et canalisation maritime	12ᵉ	Loire-Inférieure.
…y	Navigation entre la Belgique et Paris	3ᵉ	Aisne.
…	Services ordinaire et de navigation (M. **Willotte**)	12ᵉ	Morbihan.
…	Service ordinaire	1ʳᵉ	Seine.
…d (Alphonse)	id.	9ᵉ	Haute-Garonne.

Ces dispositions auront leur effet à dater du 1ᵉʳ mai 1898.

Arrêté du 13 *avril* 1898. — Sont élevés à la 2e classe de leur grade les Conducteurs des Ponts et Chaussées de 3e classe dont les noms suivent :

MM.

Bidu	Compagnie des chemins de fer de l'Est	Est Cie. En congé illimité	Vosges.
Ponthieux	Service ordinaire	13e Inspection	Sarthe.
Michel (Camille)	Compagnie des chemins de fer de l'Est	Est Cie. En congé illimité	Seine.
Amillet	Chemins de fer (M. **Draux**)	Orléans	Puy-de-Dôme.
Blanchard de Laval	Service municipal de la ville de Fort-de-France	En service détaché.	»
Blanc (Louis)	Service ordinaire	9e	Hérault.
Legrain (Eugène)	Compagnie des chemins de fer de l'Ouest	Ouest Cie. En congé illimité	Seine-et-Oise.
Flandé (Henri)	Réseau algérien	Chemins de fer algériens Contrôleur-comptable	Alger.
Vannaire	Service ordinaire	14e	Creuse.
Carrière (Henri-Edmond)	Chemins de fer (M. **Soulié**)	Midi	Lozère.
Falsimagne	Compagnie nouvelle de Panama.	Étranger	»
Vidal (Henri)	Chemins de fer (M. **Le Cornec**).	Midi	Aveyron.
Laget	Compagnie P.-L.-M	P.-L.-M. Cie. En congé illimité	Savoie.
Frœmer	Chemins de fer (M. **Marchat**)	Midi	Lot-et-Gar
Richard (Calixte)	Service ordinaire	8e	Basses-Alp
Audibert	Réseau P.-L.-M. (Voie et bâtiments)	P.-L.-M	Alpes-Mari
Pouchès	Circonscription de Constantine	15e	Constantine
Barbraud	Chemins de fer (MM. **de Préaudeau** et **Marchat**)	Etat-Midi	Gironde.
Nougaret (Louis)	Service maritime	9e	Hérault.
Vitrac	Service ordinaire	11e	Charente.
Rethoré	Navigation de la Loire (4e section)	12e	Loire-Inférie
Giron (Emmanuel)	Service ordinaire	11e	Charente-Infé
Dussenty	Chemins de fer (M. **Chastellier**).	Orléans	Dordogne.
Pressat (Antoine)	Service ordinaire	6e	Loire.
Haran	id.	1re	Seine-et-Mar
Didiée	id.	7e	Vaucluse.
Enaudeau	Réseau de l'Ouest (Voie et bâtiments)	Ouest. Contrôleur-comptable	Sarthe.
Thumin	Service ordinaire	8e	Basses-Alpes.
Henry (Émile)	Services ordinaire et des chemins de fer	15e. Chemins de fer algériens	Oran.

MM.

qué (Émile)	Services ordinaire et des chemins de fer	13e. Ouest	Mayenne.
ard	Navigation de la Seine (4e section)	2e Inspection	Seine-Inférieure.
	Service ordinaire	4e	Marne.
chet	Compagnie des chemins de fer de l'Ouest	Ouest Cie. En activité.	Ille-et-Vilaine.
ib	Canal du Nivernais	5e	Yonne.
ier (Louis)	Service ordinaire	3e	Aisne.
ts (Gaston)	Chemins de fer (M. **Baldy**)	Midi	Pyrénées-Orientales.
haur	Canaux d'Orléans, de Briare et du Loing	14e	Loiret.
Lucien)	Direction du contrôle du Midi	Midi	Seine.
le	Service ordinaire	12e	Morbihan.
ard (Arthur)	Canal de l'Est (branche Nord)	4e	Meuse.
in	Service ordinaire	14e	Loiret.
(Prosper)	id.	5e	Côte-d'Or.
nac	Chemins de fer (M. **Barre**)	Orléans	Lot-et-Garonne.
(Eugène)	Navigation de la Loire (3e section).	13e	Maine-et-Loire.
ignol (Mathurin)	Service ordinaire	13e	Eure-et-Loire.
onnier	id.	13e	Mayenne.
mann	id.	8e	Bouches-du-Rhône.
(Victor)	Navigation de la Seine (1re section, 2e division) et chemins de fer (M. **Berthet**)	1re. P.-L.-M.	Seine.
k	Compagnie des chemins de fer économiques du Nord	7e. En congé illimité.	Isère.
	Service ordinaire	10e	Gironde.
ard	Service vicinal	15e. En service détaché	Oran.
rté	Service ordinaire	10e	Lot-et-Garonne.
din (Ernest)	id.	14e	Cher.
(René)	Services ordinaire et des chemins de fer (M. **Lefort**)	13e. Ouest	Maine-et-Loire.
in	Navigation de la Loire (2e section)	14e	Nièvre.
(Charles)	Service ordinaire	11e	Charente-Inférieure.
	Compagnie des chemins de fer du Midi	Midi Cie. En congé illimité	Lot-et-Garonne.
	Service ordinaire	3e	Ardennes.
ud	Navigation de l'Aisne et canal des Ardennes	4e	Aisne.
t	Réseau de l'Ouest (Voie et bâtiments)	Ouest. Contrôleur-comptable	Seine.
(François)	Service ordinaire	12e	Côtes-du-Nord.
ce	Service maritime	10e	Gironde.
t	Navigation de la Loire (2e section)	14e	Cher.
gne	Service maritime	10e	Gironde.

MM.

Guillou (Adolphe)	Service ordinaire	12ᵉ Inspection	Côtes-du-Nord.
Le Noan	Voies navigables	3ᵉ	Nord.
Grison	Navigation de l'Aisne et canal des Ardennes	4ᵉ	Aisne.
Lespingal	Service ordinaire	14ᵉ	Indre.
Renouleaud	Service maritime	11ᵉ	Charente-Inf
Favre (Félix)	Service ordinaire	7ᵉ	Haute-Savoie.
Brouzet	Réseau P.-L.-M. (Voie et bâtiments)	P.-L.-M	Bouches-du-R
Laugier	Service ordinaire	8ᵉ	Basses-Alpes.
Chopis	Service maritime	10ᵉ	Gironde.
Cazenave (Paul)	Chemins de fer (M. **Strohl**)	Orléans	Gironde.
Le Goff	Service ordinaire	12ᵉ	Morbihan.
Clidat	Travaux publics de Tunisie	Étranger. En service détaché	»
Chauvenc	Service ordinaire	11ᵉ	Haute-Vie
Locq	id.	2ᵉ	Oise.
Guérin (Ernest)	id.	2ᵉ	Eure.
Hervieu (Jules)	Service municipal de la ville de Paris	Service municipal. En service détaché	Seine.
Scano	Service ordinaire	8ᵉ	Corse.
Lagneau	id.	1ʳᵉ	Seine.
Eidel	id.	8ᵉ	Corse.
Malenfant	id.	14ᵉ	Loir-et-Cher.
Minost	id.	1ʳᵉ	Seine-et-M
Taste	Circonscription de Bône	15ᵉ	Constantine.
Bahent	Service ordinaire	2ᵉ	Somme.
Mazauric	Service maritime	9ᵉ	Hérault.
Husson (Stanislas)	Service ordinaire	4ᵉ	Meurthe-et-
Pioch	Service maritime	9ᵉ	Hérault.
Lacaze (Marie)	Service ordinaire	9ᵉ	Cantal.
Rey (Laurentin)	id.	8ᵉ	Var.
Proutaux	id.	2ᵉ	Somme.
Richard (Charles)	id.	14ᵉ	Allier.
Bellis	id.	11ᵉ	Dordogne.
Evrard (Joseph)	id.	3ᵉ	Pas-de-C
Mabire	id.	13ᵉ	Manche.
May	Chambre de Commerce de Dunkerque	3ᵉ. En service détaché.	Nord.
Germain (Sigisbert)	Service ordinaire	4ᵉ	Meurthe-et-
Bonsens	Service municipal de la ville de Paris	Service municipal. En service détaché	Seine.
Auclair (Alphonse)	Service ordinaire	14ᵉ	Allier.
Barrault	id.	14ᵉ	Loiret.
Balaize	id.	11ᵉ	Haute-Vie
Perrin (François)	Services ordinaire et des chemins de fer	7ᵉ. P.-L.-M	Hautes-Alpes
Lerebours	Service vicinal	3ᵉ. En service détaché.	Nord.
Pardigon	Service ordinaire	8ᵉ	Basses-Alpes

MM.

...meur (Joseph)	Service ordinaire	10ᵉ Inspection	Basses-Pyrénées.
...tion	id.	11ᵉ	Haute-Vienne.
...let (Louis)	id.	8ᵉ	Alpes-Maritimes.
...embits	id.	10ᵉ	Basses-Pyrénées.
...n (Jean)	Service vicinal	10ᵉ	Gironde.
...rel	Études des ports maritimes à l'Étranger	Administration centrale	Seine.
...reau	Réseau de l'Ouest (Exploitation technique)	Ouest. Contrôleur-comptable	Sarthe.
...hais	Service ordinaire	12ᵉ	Ille-et-Vilaine.
...t (Eugène-Augustin)	Compagnie des chemins de fer de l'Ouest	Ouest Cⁱᵉ. En congé illimité	Seine-Inférieure.
...eu (Paulin)	Chemins de fer (M. **de Volontat**)	Midi	Tarn.
...t	Service municipal de la ville de Soissons	3ᵉ. En service détaché.	Aisne.
...d (Henri)	Navigation de la Seine (4ᵉ section)	2ᵉ	Seine-Inférieure.
... (Joseph)	Service ordinaire	1ʳᵉ	Seine-et-Oise.
...eu (Victor)	Navigation de l'Yonne	5ᵉ	Yonne.
...mier	Navigation de la Seine (3ᵉ section)	2ᵉ	Seine-Inférieure.
...y	Agent voyer de Saint-Maur-les-Fossés	1ʳᵉ. En service détaché.	Seine.
...né (Louis)	Chemins de fer (M. **Proszinski**)	Midi	Ariège.
...elle	Service ordinaire	11ᵉ	Dordogne.
	id.	9ᵉ	Pyrénées-Orientales
... (Henri)	Canal de la Marne à la Saône	4ᵉ	Haute-Marne.
	Compagnie des chemins de fer de l'Est	Est Cⁱᵉ. En congé illimité	Marne.
...al	Compagnie de Fives-Lille	Étranger. En congé illimité	»
	Navigation de la Garonne	10ᵉ	Haute-Garonne.
	Service ordinaire	5ᵉ	Cantal.
...l (François)	Chemins de fer (M. **Marchat**)	Midi	Gironde.
	Service ordinaire	5ᵉ	Aube.
... (Jean)	Navigation de la Dordogne	11ᵉ	Gironde.
... (René-Paul)	Réseaux de l'État et d'Orléans (Voies et bâtiments)	État-Orléans	Indre-et-Loire.
	Navigation du Rhône	7ᵉ	Drôme.
	Service ordinaire	6ᵉ	Saône-et-Loire.
... (Félix)	id.	6ᵉ	Rhône.
[illegible] (Émile)	id.	6ᵉ	Ardèche.
	id.	14ᵉ	Indre.
... (Élie)	Chemins de fer (M. **de Volontat**)	Midi	Tarn.
	Navigation du Rhône et chemins de fer (M. **Girardon**)	7ᵉ. P.-L.-M.	Rhône.
...il	Service maritime	2ᵉ	Calvados.

MM.

Dumouchel	Service ordinaire	13e Inspection	Manche.
Denais	id.	7e	Haute-Savoie.
Eissautier	id.	8e	Alpes-Maritim
Dautrement	Chemins de fer (M. **Chastellier**)	Orléans	Corrèze.
Martin (Clovis)	Service ordinaire	6e	Loire.
Landormy	id.	13e	Orne.
Calmels	Réseau P.-L.-M. (Voie et bâtiments)	P.-L.-M. Contrôleur-comptable	Bouches-du-R
Rieuf	Service ordinaire	9e	Cantal.
Gauthier (Ernest)	id.	1re	Seine-et-Marne.
Marland	id.	1re	Seine-et-Marne.

Ces dispositions auront leur effet à dater du 1er mai 1898.

Arrêté du 13 *avril* 1898. — Sont élevés à la 3e classe de leur grade les Conducteurs des Ponts et Chaussées de 4e classe dont les noms suivent :

MM.

Gody	Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, à Genève	P.-L.-M. Cie. En congé illimité	»
Bégonnet	Compagnie générale des Eaux	1re Inspection. En congé illimité	Seine.
Guillet (Victor)	Service ordinaire	12e	Loire-Inféri
Champenois	Navigation de l'Aisne et du canal des Ardennes	4e	Marne.
Boulleau	Service ordinaire	11e	Charente-I
Le Galloudec	Service maritime	12e	Loire-Inféri
Debrienne	Navigation (M. **Cadart**)	4e	Haute-Marne.
Eldin	Service ordinaire	6e	Ardèche.
Verdier (Louis)	Navigation de la Seine (4e section)	2e	Seine-Inféri
Silvestre	Service ordinaire	1re	Seine-et-Mar
Fouque (Auguste)	id.	2e	Oise.
Galloo	Service maritime	3e	Nord.
Raynal	Chemins de fer (M. **Baldy**)	Midi	Pyrénées-Or
Dupire	Service ordinaire	4e	Marne.
Trouche	id.	8e	Alpes-Mariti
Cottereau	Service municipal de Marseille	8e. En service détaché	Bouches-du-R
Mouton (Henri)	Chemins de fer (M. **Chastellier**)	Orléans	Dordogne.
Guyard	Service ordinaire	13e	Mayenne.
Robinet	id.	3e	Aisne.
Escuret	Service municipal de Pau	10e. En service détaché	Basses-Pyré
Paluel-Marmont	Service ordinaire	10e	Gironde.
Radouan	Canal de Bourgogne	5e	Côte-d'Or.
Penteux	Service hydraulique	Agriculture. En service détaché	Manche.
Riboulet	Service ordinaire	7e	Isère.

MM.

...guerney	Chemins de fer (M. de la Noë).	État	Sarthe.
...and	Service ordinaire	10e. Inspection	Gironde.
...yer (Marius)	id.	8e. Phares	Var.
...in	Canal de la Marne au Rhin	4e	Meuse.
...bois (Alphonse)	Service hydraulique	Agriculture. En service détaché	Haute-Garonne.
...hlemann	Service ordinaire	6e	Saône-et-Loire.
...rin (Fernand)	id.	7e	Vaucluse.
...	Chemins de fer (M. Jullien)	Orléans	Corrèze.
...alot	Navigation de la Seine (1re section, 4e division)	14e	Seine-et-Marne.
... (Gustave)	Chemins de fer (M. Strohl)	Orléans	Lot-et-Garonne.
...rey	Service hydraulique	Agriculture. En service détaché	Haute-Saône.
...grange	Services ordinaire et des chemins de fer	15e. Chemins de fer algériens	Oran.
...ve (Anatole)	Navigation entre la Belgique et Paris	3e	Oise.
...i	Service ordinaire	8e	Corse.
...	Service maritime	10e	Basses-Pyrénées.
...bert (Joseph)	Service ordinaire	7e	Isère.
...aud (François)	id.	6e	Saône-et-Loire.
...ts (Jean)	id.	10e	Basses-Pyrénées.
...	Canal de Nantes à Brest (1re section (M. P. Kervillier)	12e	Ille-et-Vilaine.
...gartner	Canal de la Marne au Rhin	4e	Meurthe-et-Moselle.
...rd	Services ordinaire et des chemins de fer	14e. Orléans	Loir-et-Cher.
...i	Architecte départemental	8e. En service détaché.	Corse.
... (Joseph)	Service ordinaire	8e	Corse.
...	Navigation entre la Belgique et Paris	3e	Nord.
...eri	Service ordinaire	8e	Corse.
... (Paul)	id.	8e	Corse.
... (François)	id.	13e	Mayenne.
...ère	id.	10e	Lot-et-Garonne.
...l (Charles)	Services ordinaire et des chemins de fer	8e. P.-L.-M.	Bouches-du-Rhône.
...	Service ordinaire	12e	Loire-Inférieure.
...	Service municipal de la ville de Paris	Service municipal. En service détaché	Seine.
...	Service ordinaire	7e	Haute-Savoie.
...	Chemins de fer (M. Lasne)	État	Vendée.
... (Philippe)	Service municipal de Nevers	14e. En service détaché	Nièvre.
... (François)	Navigation de la Loire (3e section)	13e	Loiret.
...	Service ordinaire	8e	Alpes-Maritimes.
...	Navigation de la Loire (2e section)	14e	Saône-et-Loire.
...el	Navigation de la Loire (2e section)	14e	Nièvre.

MM.			
Rézeau	Élève externe à l'École des Ponts et Chaussées	École des Ponts et Chaussées	Seine.
Texier	Navigation de la Sèvre (M. **Pettit**).	11ᵉ Inspection	Charente-Inféri
Lautié (Séraphin)	Précédemment au service municipal de Montpellier	9ᵉ	Hérault.
Spay	Navigation de la Saône	5ᵉ	Saône-et-Loire.
Chauvin (Raoul)	Réseau de l'Ouest (Exploitation technique)	Ouest	Seine.
Rouland (Félix)	Service ordinaire	2ᵉ	Seine-Inférieu
Vallat	id.	5ᵉ	Aube.
Dobel	id.	2ᵉ	Somme.
Gasser	Canal de la Marne au Rhin	4ᵉ	Meurthe-et-M
Breunet dit Brunet	Service municipal de la ville de Paris	Service municipal. En service détaché	Seine.
Barthélemi (Michel)	Service ordinaire	7ᵉ	Savoie.
Marquet (Maxime)	id.	13ᵉ	Maine-et-Loire.
Garnier (Léonce)	Chemins de fer (M. **Baldy**)	Midi	Pyrénées-Or
Saix	Chemins de fer (M. **Le Cornec**).	Midi	Gard.
Perdrisat	Chemins de fer (M. **Renardier**).	Orléans	Loiret.
Barthe (François)	Chemins de fer (M. **Proszynski**).	Midi	Ariège.
Laffont	Service ordinaire	9ᵉ	Gers.
Petit (Charles)	Chemins de fer (M. **Proszynski**).	Midi	Ariège.
Delrue	Service maritime	3ᵉ	Pas-de-Calais.
Daumet	Service ordinaire	6ᵉ	Ardèche.
Solignac	id.	6ᵉ	Haute-Savoie
Diville	Service maritime	2ᵉ	Calvados.
Bougeard	Service maritime	12ᵉ	Côtes-du-N
Dongier	Service ordinaire	7ᵉ	Vaucluse.
Boucher (André-Jules)	Service maritime	10ᵉ	Gironde.
Habert	Navigation (M. **Cadart**)	4ᵉ	Haute-Marne.
Roybon	Canal de jonction de la Loire au Rhône (M. **Delestrac**)	6ᵉ	Loire.
Lapeyre (Jean)	Service ordinaire	9ᵉ	Cantal.
Bron	id.	5ᵉ	Haute-Saône.
Dieudonné (Marie)	id.	6ᵉ	Loire.
Lapierre	id.	9ᵉ	Lozère.
Bracard	Service municipal de la ville de Paris	Service municipal. En service détaché	Seine.
Boulay	Service municipal d'Angers	13ᵉ. En service détaché	Maine-et-Loire.
Bribes	Service ordinaire	6ᵉ	Loire.
Mélinet	id.	14ᵉ	Loir-et-Cher.
Gournillat	id.	14ᵉ	Allier.
Collet	id.	12ᵉ	Finistère.
Chauvière	Service municipal de la ville de Paris	Service municipal. En service détaché	Seine.
Masseron	Service ordinaire	13ᵉ	Orne.

MM.

…ntjeye	Service maritime	10ᵉ Inspection	Gironde.
…t (Fernand)	Service ordinaire	10ᵉ	Gironde.
…vre (Victor)	id.	2ᵉ	Oise.
…amy	Navigation de la Seine (2ᵉ section).	1ʳᵉ	Seine.
…ay (Louis)	École des Ponts et Chaussées	École des Ponts et Chaussées	Seine.
…	Service ordinaire	10ᵉ	Lot-et-Garonne.
…ier	id.	8ᵉ	Basses-Alpes.
…t	id.	14ᵉ	Allier.
…el	id.	7ᵉ	Vaucluse.
…y	id.	1ʳᵉ	Seine.
…stre	id.	7ᵉ	Savoie.
…	id.	14ᵉ	Allier.
…x (Jean)	id.	6ᵉ	Jura.
…é	id.	9ᵉ	Gers.
…	id.	9ᵉ	Cantal.
…echon	Réseau du Nord (Exploitation technique)	Nord	Seine.
…er	Service ordinaire	14ᵉ	Allier.
(Jules)	id.	7ᵉ	Hautes-Alpes.
…ler	Division de l'Exploitation technique et de la Statistique des chemins de fer	Administration cent.	Seine.
…	Navigation du Rhône	7ᵉ	Rhône.
…	Service ordinaire	5ᵉ	Aube.
…y	Navigation de la Marne	1ʳᵉ	Seine.
…	Direction du contrôle d'Orléans	5ᵉ. Orléans	Seine.
…se	Service ordinaire	2ᵉ	Oise.
…	Circonscription de Constantine	15ᵉ	Constantine.
…	Service maritime	10ᵉ	Gironde.
…t	Chemins de fer (M. **Marchat**)	Midi	Gers.
…t	Service ordinaire	12ᵉ	Côtes-du-Nord.
…	Chemins de fer (M. **Cadart**)	Midi	Basses-Pyrénées.
…	Services ordinaire et maritime	12ᵉ	Finistère.
…t	Service ordinaire	12ᵉ. Faisant fonctions d'ingénieur	Côtes-du-Nord.

Ces dispositions auront leur effet à dater du 1ᵉʳ mai 1898.

Arrêté du 13 *avril* 1898. — Les Conducteurs des Ponts et Chaussées dont les noms suivent, détachés au service des Travaux publics des Colonies, sont élevés, savoir :

Au grade de Conducteur principal.

MM. **Agostini**, Établissements français de l'Océanie.
Levavasseur (Frédéric), Guyane française.
Crouzat, Indo-Chine.

MM. **Pérot**,	Indo-Chine.
Luret,	—
Richard (Jules-Adrien),	—
Beaudoin,	—
Montagne,	—

De la 2e à la 1re classe.

MM. **Jacquemont**,	Indo-Chine.
Bourdeaud,	—

De la 3e à la 2e classe.

M. **Costa** (Pierre-François), Indo-Chine.

Et de la 4e à la 3e classe.

M. **Simonin**, Côte d'Ivoire.

Ces dispositions auront leur effet à dater du 1er mai 1898.

3° SERVICES DÉTACHÉS.

24 *mars* 1898. — M. **Barbachoux** (Alcide), Conducteur de 2e classe, précédemment en congé renouvelable, est autorisé à conserver les fonctions d'Architecte voyer de la ville de Gien (Loiret).

Il sera considéré comme étant en service détaché.

25 *mars*. — M. **Lambert** (Alfred), Conducteur de 2e classe, précédemment en congé renouvelable, est autorisé à conserver les fonctions de Receveur municipal de la ville de Fécamp.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

Idem. — M. **Le Moult** (Léopold), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département du Morbihan, au service de la 2e section du canal de Nantes à Brest, est mis à la disposition du Ministre des Colonies pour occuper un emploi dans le service des travaux pénitentiaires de la Guyane.

Il est placé dans la situation de service détaché.

4° CONGÉ.

6 *avril* 1898. — Un congé d'un an, sans traitement, est accordé à M. **Bellon** (Paul), Conducteur de 4e classe attaché, dans le dépar-

tement de la Seine-Inférieure, au service de la 4e Section de la navigation de la Seine, qui a été nommé Inspecteur départemental stagiaire du travail dans l'Industrie.

5° CONGÉS ILLIMITÉS.

30 *mars* 1898. — M. **Soclet** (Alfred), Conducteur principal, précédemment en congé renouvelable, est placé, sur sa demande, dans la situation de congé illimité et autorisé à rester au service de la Compagnie générale française de tramways, en qualité d'Ingénieur Directeur-adjoint des tramways de la ville du Havre.

7 *avril*. — M. **Strasburger** (Calixte), Conducteur de 3e classe, précédemment en congé renouvelable, est placé, sur sa demande, dans la situation de congé illimité et autorisé à rester au service de la Société des tramways du département de la Charente-Inférieure.

6° DISPONIBILITÉ.

25 *mars* 1898. — M. **Blin** (Berthold), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de la Charente-Inférieure, au service maritime et au service ordinaire, est mis en disponibilité, avec demi-traitement, pendant un an, pour raisons de santé.

7° DÉMISSION.

25 *mars* 1898. — Est acceptée la démission de M. **Rouillard** (Pierre), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de la Loire-Inférieure, au service de la 1re section du canal de Nantes à Brest.

8° RETRAITES.

	Date d'exécution.
M. **Lecorbeiller** (Alfred), Conducteur principal, détaché au service des Travaux publics de la régence de Tunis..............................	8 avril 1898
M. **Moranges** (Pierre), Conducteur principal, Puy-de-Dôme, service ordinaire.................	1er avril 1898
M. **Delmas** (Jacques), Conducteur principal, Gironde, détaché au service vicinal............	1er mai 1898
M. **Mongy** (Alfred), Conducteur principal, Nord, détaché au service municipal de la ville de Lille..	1er mai 1898

	Date d'exécution.
M. **Couly** (Charles), Conducteur principal, Haute-Savoie, service ordinaire et Contrôle des travaux du chemin de fer de Longeray à Divonne........	1er mai 1898
Il est d'ailleurs maintenu en activité jusqu'à la liquidation de sa pension de retraite.	
M. **Coquelle** (Auguste), Conducteur principal, Somme, service ordinaire......................	1er mai 1898
Il est d'ailleurs maintenu en activité jusqu'à la liquidation de sa pension de retraite.	
M. **Guerlet** (Charles), Conducteur principal, Haute-Vienne, service ordinaire................	1er mai 1898
Il est d'ailleurs maintenu en activité jusqu'à la liquidation de sa pension de retraite.	
M. **Louvet** (Victor), Conducteur principal, Indre-et Loire, service ordinaire.....................	1er mai 1898
Il est d'ailleurs maintenu en activité jusqu'à la liquidation de sa pension de retraite.	
M. **Monneret** (Antide), Conducteur principal, Seine, service du Contrôle de l'exploitation technique des chemins de fer de l'Ouest.............	1er mai 1898
Il est d'ailleurs maintenu en activité jusqu'à la liquidation de sa pension de retraite.	
M. **Venet** (Claude), Conducteur principal, Rhône, service ordinaire..............................	1er mai 1898
Il est d'ailleurs maintenu en activité jusqu'à la liquidation de sa pension de retraite.	
M. **Cussol** (François), Conducteur principal, Pyrénées-Orientales, service ordinaire...........	1er juin 1898
Il est d'ailleurs maintenu en activité jusqu'à la liquidation de sa pension de retraite.	
M. **Dorry** (Louis), Conducteur principal, Seine, service de l'École nationale des Ponts et Chaussées.	1er juil. 1898

9° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Hudin** (George), Conducteur de 4e classe, détaché au service des Travaux publics de Madagascar.....................................	29 août 1896
M. **Lamour** (Louis), Conducteur de 2e classe, Seine, service ordinaire........................	25 fév. 1898

Date du décès.

M. **Pérénin** (Léonard), Conducteur de 1re classe, Ain, service ordinaire........................ 20 mars 1898

M. **Milliat** (Joseph), Conducteur principal, Rhône, service ordinaire........................ 14 avril 1898

10° DÉCISIONS DIVERSES.

29 mars 1898. — M. **Lejault** (Louis), Conducteur de 1re classe attaché, dans le département de la Nièvre, au service de la 2e section de la navigation de la Loire, passe dans le département du Cher, même service.

Idem. — M. **Allier** (Louis), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département du Loiret, au service de la 2e section de la navigation de la Loire, passe dans le département de la Nièvre, même service.

30 mars. — M. **Montarron** (Pierre), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de la Nièvre, au service des études et travaux du chemin de fer de Bourges à Cosne, passe au service ordinaire du même département.

2 avril. — M. **Gabon** (Jean), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département du Loiret, passe dans le département de la Seine, au service de la 3e section de la navigation de la Marne.

4 avril. — M. **Maumy** (François), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de la Haute-Vienne, aux services des études et travaux des chemins de fer de Felletin à Ussel et de Limoges à Brive par Uzerche, est attaché, en outre, au service des études et travaux du chemin de fer de Guéret à La Châtre.

6 avril. — M. **Ringot** (Auguste), Conducteur de 2e classe, attaché au service maritime du département du Pas-de-Calais, passe dans le département de la Seine-Inférieure, au service de la 4e section de la navigation de la Seine.

Idem. — M. **Adam** (Charles), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Seine, au service du Contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer de l'Est, passe au service ordinaire du même département.

6 *avril* 1898. — M. **Noguès** (Jean), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département du Jura, passe au service ordinaire du département de la Loire.

7 *avril*. — M. **Lecreux** (Édouard), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de la Haute-Vienne, passe au service ordinaire du département du Puy-de-Dôme.

15 *avril*. — M. **Thouvenot** (Paulin), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Meuse, au service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Lérouville à Vitry-le-François, passe au service ordinaire du même département.

M. **Thouvenot** reste attaché accessoirement au service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Lérouville à Vitry-le-François.

19 *avril*. — M. **Lecat** (Louis), Conducteur de 2e classe, en disponibilité pour défaut d'emploi, est remis en activité et attaché au service ordinaire du département des Côtes-du-Nord.

Idem. — M. **Saix** (Alfred), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département du Gard, au service des études et travaux du chemin de fer de Tournemire au Vigan, passe dans le département de l'Hérault, même service.

L'Éditeur-Gérant : Vve Ch. Dunod.

TOURS. — IMPRIMERIE DESLIS FRÈRES, 6, RUE GAMBETTA.

DÉCRET.

(N° 104)

[12 novembre 1897]

Arrêté portant règlement pour le transport par chemin de fer des matières dangereuses et des matières infectes (exécutoire à partir du 1er avril 1898).

Les Ministres des travaux publics, de la guerre et des finances,

. . . .

Les compagnies de chemins de fer entendues,
Arrêtent :

TITRE I.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

Art. 1er. — Le transport de la nitroglycérine et celui des fulminates autres que le fulminate de mercure sont absolument interdits sur les chemins de fer, sauf l'exception prévue à l'article 77 pour les pois fulminants.

Art. 2. — Le transport pourra être refusé provisoirement pour les matières dangereuses non classées ci-après, sauf, pour les intéressés, à en référer au Ministre des travaux publics.

TITRE II.

CLASSIFICATION.

Art. 3. — Sous la réserve des dispositions des articles 1 et 2 ci-dessus, les matières explosibles, inflammables, vénéneuses ou infectes sont classées, au point de vue des précautions à prendre pour leur transport sur les voies ferrées, en six catégories,

savoir : les matières explosibles et inflammables dans les quatre premières catégories, les matières vénéneuses dans la cinquième et les matières infectes dans la sixième.

Première catégorie.

A. — Explosifs.

Poudres de guerre, de mine ou de chasse, *à l'exception des explosifs de sûreté, c'est-à-dire des explosifs qui ne présentent pas de dangers d'explosion en masse par la combustion ou par le choc;* fusées de signaux et signaux à percussion; obus chargés; détonateurs amorcés pour obus; amorces pour détonateurs d'obus et autres munitions de guerre ou de chasse non dénommées aux catégories suivantes : fulminate de mercure; fulmicoton et autres pyroxyles; picrates de potasse et d'ammoniaque.

Dynamite.

Mélinite, crésylite et acide picrique chargés dans des récipients métalliques à parois résistantes.

Amorces ou détonateurs pour pétards explosifs.

Artifices; mèches de mineurs munies d'amorces ou d'autres moyens d'inflammation.

a) Autres matières.

Acide carbonique liquéfié; protoxyde d'azote liquéfié.

Acétylène liquéfié et acétylène gazeux comprimé à plus de 1 kilogramme de pression par centimètre carré.

Oxygène, hydrogène, gaz d'éclairage de houille et autres gaz comprimés à une pression de plus de 15 kilogrammes par centimètre carré.

Acide nitrique ou acide azotique monohydraté.

Acide sulfonitrique.

Deuxième catégorie.

B. — Munitions et matières assimilées.

Munitions de guerre ci-après : flambeaux, grenades éclairantes, cylindres incendiaires, cylindres à fumée, fascines et tourteaux goudronnés, allumeurs pour mèches lentes, mèches à canon, mèches à étoupilles, cordeaux porte-feu et cordeaux détonants.

Mélinite, crésylite, acide picrique en détonateurs, en pétards de cavalerie ou en cartouches explosibles non amorcés.

Mélinite, crésylite, acide picrique garanti pur chargés dans des barils, caisses ou autres récipients à parois peu résistantes.

b) AUTRES MATIÈRES.

Chlore liquéfié anhydre; gaz ammoniac liquéfié; acide sulfureux anhydre liquéfié; phosgène ou oxychlorure de carbone liquéfié.

Chlorure de méthyle.

Matière ayant servi à épurer le gaz d'éclairage et contenant du fer ou du manganèse.

Chiffons, étoupes et déchets (de laine, de coton, de poils, de laine artificielle, de soie, de lin, de chanvre ou de jute), cordages, courroies de coton et de chanvre, cordelettes et ficelles diverses, imprégnés de graisses ou de vernis; laine grasse ayant servi au nettoyage.

Allumettes chimiques et autres allumettes à friction (telles que allumettes-bougies, allumettes d'amadou, etc.); chlorates et agglomérés (ou pastilles) de chlorate de potasse et de bioxyde de manganèse.

Phosphore ordinaire; potassium; sodium.

Phosphure de calcium.

Trichlorure de phosphore; oxychlorure de phosphore; pentachlorure de phosphore ou superchlorure de phosphore; chlorure d'acétyle.

Sulfure de carbone; éther sulfurique et liquides contenant de l'éther sulfurique en grande quantité, comme le collodion.

Celloïdine.

Essences minérales : essences de pétrole, de schistes bitumineux, de goudrons de houille ou de lignite (naphte, gazoline, néoline, éthers de pétrole: benzine de houille, benzine de pétrole, ligroïne, essences pour nettoyage, etc.); huiles minérales brutes ou rectifiées, lorsque ces produits émettent des vapeurs qui prennent feu au contact d'une flamme, même lorsque la température du liquide n'excède pas 35° C.; colle essentielle.

Acide nitrique du commerce ou eau-forte ou acide azotique ordinaire.

Acide fluorhydrique.

Brome.

Troisième catégorie.

C. — Explosifs de sureté et matières assimilées.

Explosifs de sûreté.

Pétards pour signaux d'arrêt sur les chemins de fer.

Vélo-torpilles, pétards pour vélocipédistes et engins analogues.

c) autres matières.

Soies souples ou schappes, en écheveaux, cordonnets ou déchets, teintes en noir.

Fils à base de nitrocellulose ou fils nitrés.

Charbon de bois en poudre fine ou en grains ; houille moulue ou pulvérisée ; noir de fumée et autres espèces de suies.

Carbure de calcium.

Esprit de bois brut ; alcool méthylique ou esprit de bois rectifié ; acétone.

Huiles minérales : huiles de pétrole, de schistes bitumineux, de goudrons de houille ou de lignite (huiles lampantes, huiles solaires, photogène, toluol, xylol, cumol, benzol, etc.) et autres huiles minérales brutes ou rectifiées, lorsque ces produits n'émettent de vapeurs prenant feu au contact d'une flamme qu'à une température supérieure à 35° C.

Acide sulfurique anhydre ou anhydride.

Acide sulfurique de Nordhausen.

Quatrième catégorie.

D. — Munitions de sureté et matières assimilées.

Munitions de sûreté, notamment : cartouches à douille métallique, cartouches à douille en carton garnie d'un revêtement métallique ; étoupilles ordinaires, électriques, obturatrices, à friction ou à percussion ; fusées à friction employées pour la mise de feu aux grenades à main, fusées percutantes, fusantes à double effet ; bouchons porte-retard, amorces en poudre n° 1 en boîtes de fer-blanc, amorces en poudre n° 3, même en boîtes de carton, amorces Flobert et cartouches Flobert à petit plomb en boîtes de fer-blanc, appareils percutants pour cartouches à percussion centrale même en boîtes de carton ; capsules pour armes à feu, pastilles fulminantes pour munitions d'armes portatives, amorces non détonantes pour projectiles. Bonbons fulminants ;

feux de Bengale préparés à la laque ou feux de Bengale de salon sans amorces; papiers nitrés; bougies fulminantes; lances fulminantes; allumettes munies d'un feu de Bengale.

Mèches de mineurs non amorcées.

d) AUTRES MATIÈRES.

Ballons captifs, dits ballons d'enfants, gonflés avec un gaz inflammable.

Gaz, autres que l'acétylène, comprimés à 15 kilogrammes au plus par centimètre carré.

Acétylène comprimé à 1 kilogramme au plus par centimètre carré.

Essence de térébenthine; huiles de mauvaise odeur; ammoniaque ou alcali volatil.

Ether acétique ou acétate d'éthyle; alcools autres que l'alcool méthylique; trois-six; esprit de vin.

Vernis; couleurs préparées avec du vernis.

Huiles éthérées et grasses.

Essence de mirbane ou nitrobenzine.

Produits préparés au moyen d'un mélange d'essence de térébenthine ou d'alcool avec de la résine.

Siccatifs.

Aniline ou huile d'aniline.

Objets auxquels le feu peut être facilement communiqué : foin, paille, y compris les pailles de maïs, de riz et de lin, joncs, à l'exclusion du jonc d'Espagne, alfa, diss, crin végétal, tourbe, à l'exception de la tourbe mécanique ou comprimée, coton, matières à filer végétales et leurs déchets, rognures de papier, sciure de bois, pâtes de bois sèches, copeaux de bois, produits préparés au moyen d'un mélange de résidus de pétrole, de résines et d'autres substances semblables avec des corps poreux inflammables, soufre, papier graissé ou huilé et fuseaux de ce papier.

Celluloïd.

Phosphore amorphe ou rouge.

Résines et goudrons liquides ou secs ; brai gras ou sec.

Charbon de bois en morceaux.

Bioxyde de baryum ; peroxyde de sodium.

Sulfure de sodium brut ou raffiné ; cokes à base de soude.

Nitrite d'ammoniaque.

Levure liquide ou solide.

Bisulfate de soude.

Liquides acides ou caustiques non dénommés aux 1re, 2e et 3e catégories, notamment : acide sulfurique du commerce, esprit de vitriol, acide muriatique ou chlorhydrique, acides goudronneux et fèces acides des raffineries d'huile, lessives caustiques (lessive de soude caustique, lessive de soude, lessive de potasse caustique, lessive de potasse), chlorure de soufre, renfermés dans des bonbonnes ou des bouteilles.

Liquides acides, liquides caustiques, essences, huiles minérales et autres liquides inflammables, à l'exception de ceux de ces produits qui sont classés dans la 1re catégorie et de l'acide nitrique du commerce, lorsqu'ils sont renfermés dans des wagons spéciaux ou dans des fûts ou bidons métalliques parfaitement étanches et hermétiquement bouchés.

Produits de droguerie et produits pharmaceutiques au détail.

E. — Cinquième catégorie.

Substances arsenicales non liquides, notamment : acide arsénieux ou fumée arsenicale coagulée, vert de Scheele, vert de Schweinfurth, arsenic jaune ou sulfure d'arsenic ou orpiment, arsenic rouge ou réalgar, arsenic natif, cobalt arsenical écailleux ou pierre à mouches.

Substances arsenicales liquides, particulièrement acide arsénique.

Autres produits vénéneux, notamment : les produits mercuriels tels que sublimé, calomel, précipité blanc et rouge, vermillon ; cinabre, les préparations de plomb telles que litharge ou massicot, minium, sucre de Saturne et autres sels de plomb, céruses et autres couleurs à base de plomb, les cendres d'antimoine, le cyanure de potassium et les sels d'aniline.

F. — Sixième catégorie.

Gadoues vertes et noires ; déchets d'animaux sujets à putréfaction, tels que carnasses non chaulées, débris frais de peaux non chaulés, résidus de fonte de suifs, graisses, boyaux verts, sang non desséché ; matières fécales.

Poudrette.

Peaux fraîches et cuirs verts non salés.

Os frais ; tendons ; cornes ; onglons ; sabots.

Caillettes de veau fraîches.

TITRE III.

EXPÉDITION, EMBALLAGE ET CHARGEMENT.

Art. 4. — Toute déclaration d'expédition d'une quelconque des matières auxquelles s'applique le présent règlement doit indiquer la nature exacte de la marchandise et, dans le cas où cette marchandise serait assujettie à des dispositions spéciales pour le conditionnement et l'emballage, faire connaître que ces dispositions ont été observées.

S'il s'agit d'une matière explosible, la déclaration doit porter en outre, d'une manière apparente, l'une des mentions : *Explosifs*, *Munitions*, *Explosifs de sûreté*, ou : *Munitions de sûreté*.

Art. 5. — Tout colis contenant une matière explosible doit porter, d'une façon apparente, sur les fonds s'il s'agit de barils ou de fûts, sur deux faces au moins s'il s'agit de caisses, une étiquette ou une empreinte faisant connaître la nature du produit, avec l'une des mentions : *Explosifs*, *Munitions*, *Explosifs de sûreté*, ou : *Munitions de sûreté*.

L'étiquette : *Explosifs* pourra être supprimée pour la dynamite quand le colis portera une étiquette avec le nom de la dynamite, même en langue étrangère, pourvu qu'il soit écrit en caractères latins bien apparents.

L'enveloppe de tout colis contenant une matière non explosible, assujettie par le présent règlement à des dispositions spéciales pour le conditionnement et l'emballage, doit porter à l'extérieur une étiquette apparente faisant connaître la nature de la substance, avec la mention : *Matière inflammable*, s'il y a lieu.

Matières de la première catégorie.

POUDRES DE GUERRE, DE MINE OU DE CHASSE. — MUNITIONS DE GUERRE OU DE CHASSE. — FULMINATE DE MERCURE. — FULMICOTON ET AUTRES PYROXYLES. — PICRATES DE POTASSE ET D'AMMONIAQUE.

Art. 6. — Les poudres de guerre, de mine ou de chasse, à l'exception des explosifs de sûreté, c'est-à-dire des explosifs qui ne présentent pas de dangers d'explosion en masse par la combustion ou par le choc, les fusées de signaux, les signaux à percussion, les obus chargés, les détonateurs amorcés pour obus, les amorces pour détonateurs d'obus et les autres munitions de guerre ou de chasse non dénommées aux catégories suivantes, le fulminate de

mercure, le fulmicoton et les autres pyroxyles, ainsi que les picrates de potasse et d'ammoniaque doivent toujours être livrés au chemin de fer sous deux enveloppes, toutes deux étanches, c'est-à-dire ne laissant pas tamiser le contenu.

Le fulminate de mercure doit être renfermé dans des vases métalliques pleins d'eau et contenus dans des caisses en bois.

Pour les autres matières susénumérées, l'enveloppe intérieure peut être une caisse en bois, un baril, un sac en toile ou en cuir, ou même, s'il s'agit de munitions confectionnées, un sac en carton ou en papier ; l'enveloppe extérieure sera une caisse en bois ou en cuivre, ou un baril.

Les obus chargés non amorcés peuvent être transportés en vrac.

Art. 7. — Les barils ou caisses et les coffres d'artillerie, renfermant les produits énumérés au précédent article sont chargés sur des wagons couverts et fermés, à panneaux pleins, qui ne doivent contenir aucune marchandise explosible ou facilement inflammable.

Les autres marchandises qui seront chargées dans ces wagons devront être à destination de la même gare ou des au-delà.

Le plancher de ces wagons doit être recouvert d'un prélart imperméable, de manière à prévenir tout répandage sur la voie. Ces wagons doivent porter une inscription bien apparente indiquant la nature du chargement.

Aucun agent ne doit, pendant la marche du train, avoir accès à ces wagons.

On doit employer de préférence des wagons sans frein à vis.

Lorsqu'on fait emploi de wagons à frein à vis, il est interdit de faire usage du frein, et les surfaces des ferrures des axes ou leviers de transmission de mouvement, qui pourraient être apparentes à l'intérieur, doivent être soigneusement recouvertes d'étoffes ou enveloppées dans des manchons en bois.

La charge des wagons, y compris les emballages, est limitée à 5.000 kilogrammes.

Les barils doivent être non pas placés sur l'un des fonds, mais couchés dans les wagons et fortement calés avec du bois.

Les munitions de guerre peuvent être transportées dans des caissons d'artillerie chargés sur wagons plats.

DYNAMITE.

Art. 8. — Pour la dynamite provenant d'une manufacture du gouvernement, l'agent qui fera l'expédition sera tenu de remettre

à la gare de départ, en double exemplaire, une déclaration écrite attestant les conditions de bonne qualité et de bon emballage de la matière expédiée.

Art. 9. — Tout établissement privé, situé en France ou à l'étranger, qui voudra faire admettre au transport la dynamite fabriquée par lui, devra recevoir, à ses frais, un agent du service des poudres et salpêtres ou, à son défaut, un contrôleur des mines ou un conducteur des ponts et chaussées, lequel sera chargé en permanence de surveiller la fabrication et sera accrédité auprès de la compagnie de chemin de fer qui aura à recevoir directement les produits de l'usine.

Cet agent, qui aura à sa disposition dans l'établissement une pièce à usage de bureau, remettra à l'appui de chaque expédition, en double exemplaire, une déclaration écrite attestant les conditions de bonne qualité et de bon emballage de la matière expédiée et, pour les dynamites étrangères, indiquant la date de l'emballage.

De plus, les dynamites fabriquées à l'étranger devront, avant d'être remises au chemin de fer, passer par un entrepôt dûment autorisé sur le sol français et placé aussi près que possible de la frontière. L'entrepôt devra renfermer un laboratoire d'essai dirigé, aux frais de l'entrepositaire, par le service des mines qui délivrera un certificat constatant l'examen auquel il aura procédé.

Art. 10. — De son côté, le fabricant devra, par une déclaration générale écrite remise, chaque année, à la compagnie de chemin de fer recevant ses produits et pour l'ensemble des expéditions à faire pendant cette année, assumer la responsabilité de tout accident provenant des vices de ladite matière.

Pour les dynamites étrangères, cette déclaration générale sera fournie par l'agent préposé à l'entrepôt, qui assumera la responsabilité tant en son nom qu'en celui du fabricant. Mais ce dernier devra, en outre, joindre à chaque envoi une note de détail, destinée à la douane d'importation ; cette note, certifiée exacte par l'agent français attaché à la fabrique, indiquera, par colis, le poids brut, le poids net et la date de l'expédition.

Art. 11. — En outre des conditions exigées dans la métropole pour la circulation, sur les voies ferrées, des dynamites fabriquées en France, ces dynamites ne pourront être transportées sur les chemins de fer tunisiens garantis et algériens que si elles satisfont aux conditions suivantes :

Elles devront arriver dans la colonie accompagnées d'un cer-

tificat de qualité et d'emballage délivré par l'agent de l'État délégué à la surveillance dans l'usine de fabrication ;

Elles passeront, avant d'être remises au chemin de fer, par un dépôt dûment autorisé, établi à proximité du port par lequel elles auront été importées ;

Le dépôt devra renfermer un laboratoire d'essai, dirigé, aux frais du dépositaire, par le service des mines, et les expéditions ne seront remises au chemin de fer qu'accompagnées d'un certificat de l'agent de ce service.

Pour les dynamites importées directement de l'étranger, ce dépôt remplacera l'entrepôt visé au précédent article.

Art. 12. — Au départ de l'usine de fabrication, ou à son entrée en France, si elle vient de l'étranger, la dynamite ne sera point admise au transport, si elle a plus d'un an d'emballage. Ce délai pourra être réduit pour les dynamites à absorbants hygrométriques.

Art. 13. — La réexpédition de la dynamite ayant séjourné soit dans un dépôt appartenant au fabricant, soit chez un industriel qui ne l'aura pas utilisée, se fera aux conditions suivantes :

Le dépositaire devra assumer par écrit la responsabilité de tout accident provenant des vices de la matière et fournir, à ses frais, une déclaration du service des poudres et salpêtres, attestant que la matière à réexpédier n'a pas cessé de présenter les conditions de bonne qualité et de bon emballage exigées pour la première expédition.

Pour la dynamite dont le délai d'emballage sera plus court que celui fixé en vertu de l'article 12, cette déclaration pourra être donnée sur la simple constatation de l'état satisfaisant des cartouches de dynamite, après ouverture de la caisse ou du baril dont il est question à l'article 14.

Pour la dynamite dont le délai d'emballage sera plus long que celui fixé en vertu de l'article 12, l'agent du service des poudres et salpêtres pourra, s'il le juge à propos, procéder à une analyse du produit.

Art. 14. — La dynamite livrée au chemin de fer devra toujours être renfermée dans des cartouches recouvertes de papier parchemin ou autre enveloppe imperméable, non amorcées et dépourvues de tout moyen d'ignition. L'enveloppe doit être collée et fermée de façon à empêcher tout suintement de nitroglycérine ; elle portera une inscription indiquant la nature et le dosage des substances constituant l'explosif. Cette inscription n'est pas exigible pour les produits expédiés à l'étranger.

Ces cartouches doivent être emballées dans une première enveloppe bien étanche, de carton, de bois, de zinc ou de caoutchouc; les vides entre les cartouches doivent être exactement remplis avec des étoupes, du papier découpé, de la sciure de bois ou toute autre matière sèche, pulvérulente ou souple, capable d'amortir les chocs et d'absorber la nitroglycérine qui viendrait à suinter.

S'il s'agit de dynamites fabriquées en France, les premières enveloppes seront enfermées dans une caisse en bois ou dans un baril également en bois ; elles y seront assujetties de manière à éviter tout ballottement, au moyen de sciure de bois ou de toute autre matière sèche, pulvérulente ou souple, comme ci-dessus.

Les caisses seront pourvues de poignées non métalliques, solidement fixées, ou porteront extérieurement, sur le fond, deux tasseaux en bois permettant de glisser les mains au-dessous d'elles pour les soulever ; les barils seront consolidés exclusivement au moyen de cerceaux ou de chevilles en bois.

Pour les dynamites étrangères, les premières enveloppes ne pourront être enfermées que dans une caisse dont les dispositions seront conformes au modèle adressé aux agents français attachés aux dynamiteries, réserve faite des dimensions pour lesquelles une certaine latitude sera laissée aux fabricants.

Le poids brut de chaque caisse ou baril ne doit pas dépasser 35 kilogrammes.

Art. 15. — Outre les étiquettes apposées en exécution de l'article 5, § 1er, du présent règlement, les caisses ou barils contenant des dynamites françaises porteront extérieurement une estampille indiquant le nom du fabricant ou de l'expéditeur, le lieu de fabrication et la date de l'emballage. De plus, un plomb spécial au fabricant et le plomb en usage dans les poudreries de l'État seront appliqués sur chaque colis estampillé, pour en maintenir l'intégrité.

Art. 16. — Les caisses ou barils doivent être chargés dans des wagons couverts et fermés, à panneaux pleins, qui ne doivent contenir aucune marchandise explosible ou facilement inflammable.

Les autres marchandises chargées dans ces wagons doivent être à destination de la même gare ou des au-delà. Le plancher de ces wagons doit être recouvert d'un prélart imperméable. Ils doivent porter une inscription bien apparente indiquant la nature du chargement.

On doit, autant que possible, ne faire usage, pour le transport de la dynamite, que de wagons sans frein à vis.

En cas de nécessité, si on emploie des wagons à frein à vis, il est interdit de se servir de ce frein, et les surfaces de ferrures des axes ou leviers de transmission qui pourraient être apparentes à l'intérieur doivent être soigneusement recouvertes d'étoffes ou enveloppées dans des manchons en bois.

La charge d'un wagon de dynamite, y compris les emballages, ne doit pas dépasser 3.000 kilogrammes.

Les barils doivent être couchés dans les wagons et non placés debout sur l'un des fonds ; ils devront être posés et maintenus avec le plus grand soin, de façon à éviter tout choc, soit au moment du chargement, soit en cours de route. Ils ne doivent jamais être recouverts par d'autres colis, même de pareille nature.

Les wagons doivent, à moins qu'une escorte n'y prenne place, être fermés avec des cadenas ou des serrures offrant des garanties équivalentes à la continuité des panneaux.

Les dynamites expédiées par l'État pourront être chargées sur wagons plats lorsqu'elles seront contenues dans des voitures de modèles réglementaires affectées au transport de la dynamite pour des usages militaires et, notamment, dans les caissons d'artillerie ou les prolonges du génie. Dans ce cas, les dispositions ci-dessus, relatives au mode d'emballage et au poids des caisses, ne seront pas applicables.

MÉLINITE, CRÉSYLITE, ACIDE PICRIQUE, CHARGÉS DANS DES RÉCIPIENTS MÉTALLIQUES A PAROIS RÉSISTANTES.

Art. 17. — L'acide picrique n'est admis au transport qu'autant que l'expéditeur atteste, sur sa déclaration d'expédition, que ce produit peut être transporté sans danger en raison de sa pureté.

Art. 18. — Les wagons contenant de la mélinite, de la crésylite ou de l'acide picrique dans des récipients métalliques à parois résistantes doivent, à moins qu'une escorte n'y prenne place, être fermés avec des cadenas ou des serrures offrant des garanties équivalentes à la continuité des panneaux.

Ils ne doivent contenir ni fulminate, ni autres produits détonants, ni plomb, ni composés de plomb, tels que litharge, massicot, minium, etc., ni aucune matière facilement inflammable.

Ils ne doivent présenter ni revêtements ni couvertures en plomb.

AMORCES OU DÉTONATEURS POUR PÉTARDS EXPLOSIFS.

Art. 19. — Les amorces ou détonateurs pour pétards explosifs doivent être emballées, l'ouverture en haut et au nombre de cent au plus, dans de fortes caisses métalliques garnies intérieurement de drap ou de feutre sur les fonds et de papier sur les parois latérales.

Les vides qui les séparent doivent être remplis de sciure de bois ou d'une autre matière analogue, à moins que les détonateurs ne soient munis d'opercules avec trou central. Dans ce cas, les détonateurs seront fixés dans des trous ménagés dans une feuille de carton de mêmes dimensions que la boîte et placée à la hauteur des opercules. De plus, les fonds sur lesquels viennent buter les culots et les extrémités ouvertes des détonateurs seront garnis de feutre ou d'une matière analogue, assez épaisse pour pouvoir appuyer légèrement sur les détonateurs quand les caisses seront fermées.

Les caisses métalliques ainsi remplies doivent être emballées dans une forte caisse en planches de 22 millimètres au moins d'épaisseur, renfermée elle-même dans une autre caisse en planches de 25 millimètres au moins d'épaisseur ; on ménagera, entre ces deux dernières caisses, un espace de 30 millimètres au moins, qui sera rempli de sciure de bois, de paille, d'étoupes ou d'autres matières propres à amortir les chocs.

La caisse extérieure doit être munie de deux fortes poignées non métalliques ; elle doit porter des étiquettes indiquant le haut et le bas du colis.

Le poids de la matière explosible ne peut excéder 20 kilogrammes par caisse.

Art. 20. — Les caisses doivent être chargées dans des wagons couverts et fermés à panneaux pleins.

On ne peut admettre dans ces wagons aucune autre matière explosible ou facilement inflammable.

ARTIFICES. — MÈCHES DE MINEURS MUNIES D'AMORCES OU D'AUTRES MOYENS D'INFLAMMATION.

Art. 21. — Les pièces d'artifice et les mèches de mineurs munies d'amorces ou d'autres moyens d'inflammation doivent

être emballées dans des caisses en planches jointives, dont le poids brut ne peut dépasser 100 kilogrammes ; les planches auront 1 centimètre au moins d'épaisseur si le poids brut du colis n'excède pas 40 kilogrammes, et 1 centimètre 1/2 si ce poids dépasse 40 kilogrammes.

Les mèches de mineurs peuvent être également emballées dans des barils hermétiquement fermés.

Exceptionnellement, les pièces d'artifice de grande dimension pourront n'être pas emballées ; elles seront alors fixées avec soin contre les parois des wagons et isolées.

Art. 22. — Le chargement des pièces d'artifice et des mèches de mineurs munies d'amorces ou d'autres moyens d'inflammation ne peut s'effectuer que dans des wagons couverts et à panneaux pleins.

Art. 23. — On ne peut admettre dans ces wagons aucune autre matière explosible ou facilement inflammable.

ACIDE CARBONIQUE ET PROTOXYDE D'AZOTE LIQUÉFIÉS.

Art. 24. — L'acide carbonique et le protoxyde d'azote liquéfiés doivent être purs de tout résidu d'air.

Art. 25. — Ces produits doivent être renfermés dans des récipients en fer forgé ou en acier doux recuit.

Ces récipients seront soumis au préalable, aux frais des intéressés, à une épreuve officielle constatant qu'ils supportent, sans fuites ni déformations permanentes, une pression de 250 kilogrammes par centimètre carré.

Cette épreuve sera renouvelée tous les trois ans.

Chaque récipient portera une marque officielle placée à un endroit bien apparent, indiquant :

1° Le poids du récipient vide ;

2° La charge en kilogrammes qu'il peut contenir et qui doit être limitée à 1 kilogramme de liquide pour 1^{litre},34 de capacité;

3° La date de la dernière épreuve.

Par exception, la marque officielle des récipients destinés à l'exportation dans les pays qui ont adhéré à la Convention de Berne, du 14 octobre 1890, doit donner le poids du récipient vide, accessoires compris. Pour ces récipients, la marque devra indiquer clairement, le cas échéant, que la tare comprend le poids de la chape.

Toutes ces indications devront être poinçonnées par l'agent qui aura procédé à l'épreuve des récipients.

Quand les récipients seront chargés en vrac, ils devront être confectionnés de façon à ne pouvoir rouler, ou pourvus d'une garniture extérieure remplissant ce but et être peints en blanc ; en outre, les soupapes et robinets devront être protégés par des chapes ou couvercles de même métal que les récipients et vissés sur eux.

Quand les récipients seront emballés dans des caisses solides, la chape, la garniture extérieure pour empêcher le roulement et la peinture en blanc ne seront pas obligatoires. Les caisses devront d'ailleurs être disposées de manière que les timbres officiels d'épreuve puissent facilement être découverts.

Art. 26. — Le transport de ces produits n'aura lieu que dans des wagons couverts et à panneaux pleins, ou bien dans des wagons spécialement aménagés à cet effet. Dans le dernier cas, les récipients devront être protégés par un revêtement en bois ou par une bâche.

Les récipients ne doivent jamais être violemment projetés, ni être exposés aux rayons du soleil ou à la chaleur du feu.

ACÉTYLÈNE LIQUÉFIÉ ET ACÉTYLÈNE GAZEUX COMPRIMÉ A UNE PRESSION DE PLUS DE 1 KILOGRAMME PAR CENTIMÈTRE CARRÉ.

Art. 27. — L'acétylène liquéfié et l'acétylène gazeux comprimé à une pression de plus de 1 kilogramme par centimètre carré doivent être renfermés dans des récipients en fer forgé ou en acier doux recuit.

Les soupapes et robinets des récipients doivent être protégés par des chapes ou couvercles en métal vissés sur les récipients et n'être formés ni de cuivre, ni d'alliages de cuivre.

Les autres conditions d'emballage, ainsi que les conditions d'épreuve et de chargement des récipients sont celles prescrites par les articles 25 et 26 pour l'acide carbonique et le protoxyde d'azote liquéfiés.

OXYGÈNE, HYDROGÈNE, GAZ D'ÉCLAIRAGE DE HOUILLE ET AUTRES GAZ COMPRIMÉS A UNE PRESSION DE PLUS DE 15 KILOGRAMMES PAR CENTIMÈTRE CARRÉ.

Art. 28. — L'oxygène, l'hydrogène, le gaz d'éclairage de houille et les autres gaz comprimés à une pression de plus de 15 kilo-

grammes par centimètre carré ne peuvent être transportés à une pression supérieure à 200 kilogrammes.

Les envois ne peuvent être remis que par des personnes possédant un manomètre réglé et en connaissant le maniement. Ces personnes doivent, chaque fois qu'elles en sont requises, adapter le manomètre au récipient, pour permettre de vérifier si la plus haute pression prescrite n'est pas dépassée.

Art. 29. — Les récipients doivent être des cylindres d'une seule pièce, en acier ou en fer forgé, d'une longueur maximum de 2 mètres et d'un diamètre intérieur maximum de 21 centimètres.

Ces récipients seront soumis au préalable, aux frais de l'expéditeur, à une épreuve officielle constatant qu'ils supportent, sans fuites ni déformations permanentes, une pression égale à une fois et demie celle des gaz qu'ils contiennent au moment de la remise au chemin de fer.

Cette épreuve sera renouvelée tous les trois ans.

Les récipients porteront une marque officielle placée à un endroit bien apparent, indiquant la valeur de la pression autorisée et la date de la dernière épreuve.

Ces indications devront être poinçonnées par l'agent qui aura procédé à l'épreuve des récipients.

Les soupapes et robinets des récipients devront être protégés par des chapes ou couvercles en métal vissés sur les récipients.

Si les soupapes sont dans l'intérieur du goulot, elles devront être protégées par un bouchon du même métal que le récipient, d'une hauteur d'au moins 25 millimètres, vissé dans le goulot, mais n'en dépassant pas latéralement l'orifice.

Les récipients seront confectionnés de façon à ne pouvoir rouler ou pourvus d'une garniture extérieure remplissant ce but.

Pour les chargements par wagons complets, les récipients ne seront astreints à aucun emballage dans des caisses ou autres enveloppes et pourront être chargés nus. Pour les expéditions partielles, ils seront emballés dans des caisses, solidement et de telle façon que les timbres officiels d'épreuves puissent être facilement découverts.

Art. 30. — Le transport des gaz comprimés doit avoir lieu dans des wagons couverts et à panneaux pleins ou dans des wagons spécialement aménagés à cet effet. Dans le dernier cas, les récipients devront être protégés par un revêtement en bois ou par une bâche.

Les récipients ne doivent jamais être violemment projetés ni être exposés aux rayons du soleil ou à la chaleur du feu.

ACIDE NITRIQUE OU AZOTIQUE MONOHYDRATÉ.

Art. 31. — L'acide nitrique ou azotique monohydraté, dit aussi *acide nitrique rouge* ou *fumant*, doit être contenu dans des bonbonnes ou bouteilles en verre ou en grès, bien bouchées.

Ces bonbonnes ou bouteilles doivent toujours être bien emballées et placées debout dans des enveloppes munies de poignées pour en faciliter la manutention. Les bouteilles pourront aussi être placées debout dans de fortes caisses en planches.

Sur chaque caisse, une inscription indiquera le côté du dessus et rappellera, en outre, la nécessité de toujours maintenir les caisses à plat sur leur fond, pendant le transport ou pendant le séjour sur les quais des gares.

Les bonbonnes et les bouteilles doivent, dans tous les cas, être entourées de terre absorbante.

Art. 32. — L'acide nitrique monohydraté ne peut être placé dans un même wagon avec d'autres produits chimiques ni avec des matières explosibles.

ACIDE SULFONITRIQUE.

Art. 33. — L'acide sulfonitrique est soumis aux mêmes conditions d'emballage et de chargement que l'acide nitrique monohydraté (art. 31 et 32).

Matières de la deuxième catégorie.

UNITIONS DE GUERRE : FLAMBEAUX, GRENADES ÉCLAIRANTES, CYLINDRES INCENDIAIRES, CYLINDRES A FUMÉE, FASCINES ET TOURTEAUX GOUDRONNÉS, ALLUMEURS POUR MÈCHES LENTES, MÈCHES A CANON, MÈCHES A ÉTOUPILLES, CORDEAUX PORTE-FEU ET CORDEAUX DÉTONANTS.

Art. 34. — Les munitions de guerre, flambeaux, grenades irantes, cylindres incendiaires, cylindres à fumée, fascines ourteaux goudronnés, allumeurs pour mèches lentes, mèches anon, mèches à étoupilles, cordeaux porte-feu et cordeaux onants doivent être emballés dans des enveloppes résistantes, n étanches et d'une manutention commode.

Art. 35. — Le chargement doit être fait dans des wagons couverts et à panneaux pleins.

MÉLINITE, CRÉSYLITE, ACIDE PICRIQUE EN DÉTONATEURS, EN PÉTARDS DE CAVALERIE OU EN CARTOUCHES EXPLOSIBLES NON AMORCÉES, MÉLINITE, CRÉSYLITE, ACIDE PICRIQUE GARANTI PUR, CHARGÉS DANS DES BARILS, CAISSES OU AUTRES RÉCIPIENTS A PAROIS PEU RÉSISTANTES.

Art. 36. — Les détonateurs, les pétards de cavalerie et les cartouches explosibles non amorcés, chargés en mélinite, crésylite ou acide picrique, doivent être emballés dans des caisses en bois dont les parois auront au moins 18 millimètres d'épaisseur.

Les caisses ne doivent contenir aucune amorce et ne pas peser plus de 100 kilogrammes.

Les caisses pesant plus de 10 kilogrammes doivent être munies de poignées et liteaux pour en faciliter le maniement.

Art. 37. — L'acide picrique n'est admis au transport en caisses, en barils et autres récipients analogues, qu'autant que l'expéditeur atteste sur sa déclaration d'expédition qu'il peut être transporté sans danger en raison de sa pureté.

La mélinite, la crésylite et l'acide picrique doivent être emballés dans des enveloppes de la nature des barils à pétrole ou des caisses à poudre réglementaires de la guerre, c'est-à-dire dans des récipients à parois peu résistantes.

Art. 38. — Les wagons contenant de la mélinite, de la crésylite ou de l'acide picrique sous l'une des formes ci-dessus indiquées doivent être fermés avec des cadenas ou des serrures offrant des garanties équivalentes à la continuité des panneaux.

Ils ne doivent contenir ni fulminate, ni autres produits détonants, ni plomb, ni composés de plomb, tels que litharge, massicot, minium, etc., ni aucune matière explosible ou facilement inflammable.

Ils ne doivent présenter ni revêtements ni couverture en plomb.

CHLORE LIQUÉFIÉ ANHYDRE. — GAZ AMMONIAC LIQUÉFIÉ. — ACIDE SULFUREUX LIQUÉFIÉ ANHYDRE. — PHOSGÈNE OU OXYCHLORURE DE CARBONE LIQUÉFIÉ.

Art. 39. — Le chlore liquéfié n'est admis au transport que s'il est anhydre, c'est-à-dire complètement dépourvu d'eau.

Art. 40. — Le chlore liquéfié anhydre, le gaz ammoniac liquéfié, l'acide sulfureux anhydre liquéfié et le phosgène ou oxychlorure de carbone liquéfié doivent être renfermés dans des récipients en fer forgé ou en acier doux recuit; toutefois le phosgène peut aussi être renfermé dans des récipients en cuivre.

Les récipients seront soumis au préalable, aux frais de l'expéditeur, à une épreuve officielle constatant qu'ils supportent, sans fuites ni déformations permanentes, une pression fixée :

Pour le gaz ammoniac, à 100 kilogrammes ;

Pour le chlore, à 50 kilogrammes;

Pour l'acide sulfureux anhydre et le phosgène, à 30 kilogrammes.

Cette épreuve sera renouvelée tous les trois ans pour le gaz ammoniac et tous les ans pour le chlore, l'acide sulfureux et le phosgène.

Chaque récipient portera une marque officielle placée à un endroit bien apparent, indiquant :

1° Le poids du récipient vide;

2° La charge en kilogrammes qu'il peut contenir et qui doit être limitée :

Pour le gaz ammoniac, à 1 kilogramme de liquide par 1^{litre},86 de capacité ;

Pour le chlore, à 1 kilogramme de liquide par 0^{litre},9 de capacité ;

Pour l'acide sulfureux anhydre et le phosgène, à 1 kilogramme de liquide par 0^{litre},8 de capacité ;

3° La date de la dernière épreuve.

Toutes ces indications devront être poinçonnées par l'agent qui aura procédé à l'épreuve des récipients.

Les soupapes ou robinets devront être protégés par des chapes ou couvercles en métal, vissés sur les récipients.

Quand ils seront chargés en vrac, les récipients devront être peints en blanc. Ils seront confectionnés de façon à ne pouvoir rouler, ou pourvus d'une garniture extérieure remplissant ce but.

Pour les chargements par wagons complets, les récipients ne seront astreints à aucun emballage dans des caisses ou autres enveloppes et pourront être chargés nus. Pour les expéditions partielles, ils seront emballés dans des caisses, solidement et de telle façon que les timbres officiels d'épreuve puissent être facilement découverts.

Art. 41. — Le transport de ces produits ne peut s'effectuer que dans des wagons couverts et à panneaux pleins ou dans des wagons spécialement aménagés à cet effet. Dans le dernier cas, les récipients doivent être protégés par un revêtement en bois ou par une bâche.

Art. 42. — Les récipients ne doivent jamais être violemment projetés ni être exposés aux rayons du soleil ou à la chaleur du feu.

CHLORURE DE MÉTHYLE.

Art. 43. — Le chlorure de méthyle doit être renfermé dans des cylindres métalliques offrant, sous la responsabilité du fabricant de cette substance, une résistance suffisante, et qui ne seront remplis qu'aux neuf dixièmes.

On inscrira sur ces cylindres leur poids lorsqu'ils sont vides et leur poids lorsqu'ils sont remplis aux neuf dixièmes de chlorure de méthyle.

Art. 44. — Lorsque le chargement est fait dans des wagons fermés, on doit ménager par des ouvertures latérales, volets ou jalousies, un courant d'air suffisant pour entraîner les vapeurs qui se dégageraient à l'intérieur.

Art. 45. — Ces prescriptions ne s'appliquent pas aux envois de petites quantités de chlorure de méthyle prévus par l'article 161 ci-après.

MATIÈRE AYANT SERVI A ÉPURER LE GAZ D'ÉCLAIRAGE ET CONTENANT DU FER OU DU MANGANÈSE.

Art. 46. — La matière ayant servi à épurer le gaz d'éclairage et contenant du fer ou du manganèse peut être expédiée dans des wagons en tôle entièrement fermés ou parfaitement protégés par des bâches ininflammables. Les wagons en tôle ou les bâches devront, si la compagnie le demande, être fournis par l'expéditeur.

Autrement, cette matière doit être contenue dans des caisses de tôle bien fermées.

Art. 47. — Ces caisses ne peuvent être chargées que dans des wagons couverts et à panneaux pleins.

CHIFFONS, ÉTOUPES, DÉCHETS, CORDAGES, COURROIES DE COTON ET DE CHANVRE, CORDELETTES, FICELLES, IMPRÉGNÉS DE GRAISSE OU DE VERNIS. — LAINE GRASSE AYANT SERVI AU NETTOYAGE.

Art. 48. — Les chiffons, étoupes, déchets de laine, de coton, de poils, de laine artificielle, de soie, de lin, de chanvre, de jute; les cordages, les courroies de coton et de chanvre, les cordelettes et ficelles diverses, lorsqu'ils sont imprégnés de graisse ou de vernis, et la laine grasse ayant servi au nettoyage doivent être emballés dans des enveloppes ou récipients fermés; ceux-ci peuvent être de nature quelconque, pourvu que le tassement soit aussi énergique que possible.

Art. 49. — Le chargement des matières énumérées à l'article précédent ne peut s'effectuer que dans des wagons couverts et à panneaux pleins ou sur des wagons découverts munis de bâches.

ALLUMETTES. — CHLORATES. — AGGLOMÉRÉS (OU PASTILLES) DE CHLORATE DE POTASSE ET DE BIOXYDE DE MANGANÈSE.

Art. 50. — Les allumettes chimiques et autres allumettes à friction, telles que les allumettes-bougies, les allumettes d'amadou, etc., doivent être emballées dans des caisses en planches jointives, de 10 millimètres au moins d'épaisseur.

Il en est de même des chlorates, si le poids brut du colis est inférieur à 40 kilogrammes.

Si ce poids dépasse 40 kilogrammes, l'épaisseur des caisses doit être portée à 15 millimètres pour ce dernier produit.

Les chlorates peuvent également être transportés dans des tonneaux solides et bien joints.

Les agglomérés (ou pastilles) de chlorate de potasse et de bioxyde de manganèse doivent être enfermés dans des étuis cylindriques, pesant chacun 1^{kg},500 au maximum. Ces étuis doivent eux-mêmes être enfermés dans des boîtes en bois et calés dans ces boîtes au moyen de sciure de bois.

Art. 51. — Le chargement ne peut être fait que dans des wagons couverts et à panneaux pleins.

PHOSPHORE ORDINAIRE. — POTASSIUM. — SODIUM.

Art. 52. — Le phosphore ordinaire doit être renfermé dans les fûts étanches et remplis d'eau ou dans des boîtes en fer-

blanc remplies d'eau et soudées, entourées de sciure de bois et renfermées dans des caisses cerclées de fer ou munies aux deux bouts de fortes traverses en bois entourant leurs quatre faces.

Art. 53. — Le potassium et le sodium doivent être contenus dans des fûts étanches et remplis d'huile de naphte ou dans des boîtes en fer-blanc remplies d'huile de naphte et soudées, entourées de sciure de bois et renfermées dans des caisses cerclées en fer ou munies aux deux bouts de fortes traverses en bois entourant leurs quatre faces.

Art. 54. — Le chargement des récipients contenant du phosphore ordinaire, du potassium ou du sodium, ne peut être fait que dans des wagons couverts et à panneaux pleins.

PHOSPHURE DE CALCIUM.

Art. 55. — Le phosphure de calcium doit être contenu dans des vases métalliques étanches.

Art. 56. — Le transport ne peut être effectué que dans des wagons couverts et à panneaux pleins.

CHLORURES DE PHOSPHORE ET D'ACÉTYLE.

Art. 57. — Le trichlorure de phosphore, l'oxychlorure de phosphore, le pentachlorure ou superchlorure de phosphore et le chlorure d'acétyle doivent être contenus dans des récipients en plomb ou en cuivre, absolument étanches et hermétiquement clos, ou bien dans des bouteilles de verre solide, bouchées à l'émeri et dont les bouchons doivent être enduits de paraffine. Les goulots de ces bouteilles doivent être recouverts d'une enveloppe en parchemin.

Les bouteilles dont le contenu pèse plus de 5 kilogrammes pour le pentachlorure de phosphore ou plus de 2 kilogrammes pour les autres produits énumérés ci-dessus doivent être placées dans des récipients en métal pourvus de poignées.

Les bouteilles contenant 5 kilogrammes au plus pour le pentachlorure de phosphore ou 2 kilogrammes au plus pour les autres produits énumérés ci-dessus peuvent être placées dans des caisses en bois solides, pourvues de poignées et divisées intérieurement en autant de compartiments qu'il y a de bouteilles. Chaque caisse ne peut renfermer plus de quatre bouteilles.

Dans tous les cas, un espace de 30 millimètres doit exister

entre les bouteilles et les parois des récipients ou caisses; les espaces vides doivent être soigneusement comblés avec de la terre d'infusoires bien séchée, de façon qu'aucun mouvement des bouteilles ne puisse se produire.

Art. 58. — Le chargement ne peut être effectué que dans des wagons couverts et à panneaux pleins.

SULFURE DE CARBONE. — ÉTHER SULFURIQUE ET LIQUIDES QUI EN CONTIENNENT EN GRANDE QUANTITÉ.

Art. 59. — Le sulfure de carbone, l'éther sulfurique et les liquides qui contiennent une forte proportion d'éther sulfurique, comme le collodion, doivent être contenus dans des vases métalliques ou en gutta-percha bien fermés, dans des fûts cerclés en fer, complètement étanches et bien bouchés, dans des touries ou dans des bouteilles en verre ou en grès bien bouchées. Les touries doivent être emballées avec soin dans des corbeilles ou enveloppes en osier solidement tressées et garnies de poignées pour en faciliter la manutention; les bouteilles doivent être bien emballées dans des caisses en bois solidement établies et garnies aussi de poignées.

Est également admis le mode d'emballage dit *au linogomme*, c'est-à-dire constitué par des récipients en verre à enveloppe de toile avec sciure de liège interposée entre le vase et l'enveloppe. Les colis doivent être disposés de manière que la manutention en soit commode et que les bonbonnes ou récipients de verre soient bien protégés contre les chocs.

Art. 60. — Lorsque le chargement est fait dans des wagons fermés, on doit ménager par des ouvertures latérales, volets ou jalousies, un courant d'air suffisant pour entraîner les vapeurs qui se dégageraient à l'intérieur.

CELLOÏDINE.

Art. 61. — La celloïdine ne peut être transportée qu'autant que ses lames isolées sont emballées de façon à empêcher complètement toute dessiccation.

Art. 62. — Elle ne peut être chargée que dans des wagons couverts et à panneaux pleins.

ESSENCES MINÉRALES : ESSENCES DE PÉTROLE, DE SCHISTES, ETC. ; HUILES MINÉRALES BRUTES OU RECTIFIÉES ÉMETTANT DÉJA, A 35° C., DES VAPEURS INFLAMMABLES. — COLLE ESSENTIELLE.

Art. 63. — Les essences minérales, les huiles minérales brutes ou rectifiées classées dans la 2e catégorie, les autres produits de même degré d'inflammabilité préparés avec ces diverses substances et la colle essentielle, à moins d'être transportés dans des wagons spéciaux ou dans des fûts ou bidons métalliques parfaitement étanches et hermétiquement bouchés, doivent être contenus soit dans des fûts cerclés en fer, complètement étanches et bien bouchés, soit dans des touries en verre ou en grès ou des bouteilles bien bouchées et bien emballées dans des corbeilles ou enveloppes en osier solidement tressées et garnies de poignées pour en faciliter la manutention.

Est également admis le mode d'emballage dit au *linogomme*, défini à l'article 59 ci-dessus.

Les récipients ne doivent pas être complètement remplis.

Art. 64. — Lorsque le chargement est fait dans des wagons fermés, on doit ménager par des ouvertures latérales, volets ou jalousies un courant d'air suffisant pour entraîner les vapeurs qui se dégageraient à l'intérieur.

Les corbeilles ou enveloppes contenant les touries ou les bouteille doivent être solidement assujetties et placées l'une à côté de l'autre, sans superposition.

ACIDE NITRIQUE DU COMMERCE OU EAU-FORTE
OU ACIDE AZOTIQUE ORDINAIRE.

Art. 65. — L'acide nitrique du commerce, s'il n'est pas formellement désigné comme tel, sera assimilé à l'acide nitrique monohydraté et classé dans la première catégorie.

Art. 66. — L'acide nitrique du commerce doit être contenu dans des bonbonnes ou bouteilles en verre ou en grès bien bouchées.

Les bonbonnes et les bouteilles doivent être bien emballées et placées debout dans des corbeilles ou enveloppes en osier ou en fer, munies de poignées pour en faciliter la manutention. Les bouteilles peuvent aussi être placées debout dans de fortes caisses en planches, à condition d'y être emballées de manière à être protégées contre les chocs.

On pourra également faire usage de bonbonnes garnies de liège ou de l'emballage dit *au linogomme*, défini à l'article 59 ci-dessus, à la condition que la manutention des colis sera commode, que les bonbonnes ou récipients de verre seront bien protégés contre les chocs et que les bouchons seront de nature à ne pas être attaqués par l'acide.

Sur chaque caisse une inscription indiquera le côté du dessus et rappellera, en outre, la nécessité de toujours maintenir les caisses à plat sur leur fond pendant le transport ou pendant le séjour sur les quais des gares.

ACIDE FLUORHYDRIQUE.

Art. 67. — L'acide fluorhydrique doit être contenu dans un fût en plomb, emballé lui-même dans un fût en bois, avec interposition de matière absorbante. Les tubes servant au remplissage ou à la vidange doivent être en plomb, bien soudés et protégés par les anses-poignées du fût en bois. Le bouchage doit être obtenu par une soudure autogène.

L'acide fluorhydrique peut également être emballé dans des bouteilles en gutta-percha placées dans des caisses en bois avec interposition de substances absorbantes inertes.

Le poids brut de chaque fût, emballage compris, ne doit pas dépasser 100 kilogrammes.

BROME.

Art. 68. — Le brome doit être contenu dans des bouteilles en verre bien bouchées.

Les bouteilles doivent être bien emballées et placées debout dans des corbeilles munies de poignées pour en faciliter la manutention. Elles peuvent aussi être placées debout dans de fortes caisses en planches.

Sur chaque caisse une inscription indique le côté du dessus et rappelle, en outre, la nécessité de toujours maintenir les caisses à plat sur leur fond pendant le transport ou pendant le séjour sur les quais des gares.

Les bouteilles doivent, dans tous les cas, être entourées de matière absorbante.

Matières de la troisième catégorie.

EXPLOSIFS DE SURETÉ.

Art. 69. — Les explosifs de sûreté sont ceux qui ne présentent pas de dangers d'explosion en masse par la combustion ou par le choc et peuvent être assimilés, au point de vue des transports, aux matières simplement inflammables.

Ne seront transportés comme explosifs de sûreté que ceux dont les fabricants se seront munis d'un certificat du service des poudres et salpêtres attestant que leurs produits peuvent être transportés comme tels.

Art. 70. — Les explosifs de sûreté doivent être emballés dans une première enveloppe étanche de papier, de carton, de bois, de tôle, de zinc ou de caoutchouc, mise elle-même dans une caisse ou un baril en bois, solidement établis.

Art. 71. — Les caisses ne devront pas contenir d'amorces et ne pèseront pas plus de 100 kilogrammes.

Les caisses pesant plus de 10 kilogrammes devront être garnies de poignées et de liteaux destinés à en faciliter le maniement.

Art. 72. — Les caisses ou autres enveloppes contenant des explosifs de sûreté seront chargées dans des wagons couverts et à panneaux pleins ne renfermant aucune autre substance explosible.

PÉTARDS POUR SIGNAUX D'ARRÊT SUR LES CHEMINS DE FER.

Art. 73. — Les pétards pour signaux d'arrêt sur les chemins de fer doivent être emballés, de façon à ne pouvoir se toucher l'un l'autre ni toucher un autre corps dur, dans des caisses en planches d'une épaisseur de 15 millimètres au moins. Le poids brut de ces caisses ne doit pas dépasser 15 kilogrammes.

Art. 74. — Le chargement ne peut être effectué que dans des wagons couverts et à panneaux pleins.

VÉLO-TORPILLES, PÉTARDS POUR VÉLOCIPÉDISTES ET ENGINS ANALOGUES.

Art. 75. — Les vélo-torpilles, les pétards pour vélocipédistes et les autres engins analogues doivent être revêtus individuelle-

ment d'une bourre protectrice et enfermés, au nombre de dix au plus, dans des boîtes en carton. Ces boîtes sont emballées elles-mêmes, au nombre maximum de cinq, dans de petites caisses en bois de 10 à 12 millimètres d'épaisseur.

Art. 76. — Le chargement ne peut être effectué que dans des wagons couverts et à panneaux pleins, et il est interdit de charger ensemble plus de cinq petites caisses.

POIS FULMINANTS.

Art. 77. — Les pois fulminants ne doivent pas contenir plus de 3 grammes de fulminate d'argent pour 1.000 pois.

Art. 78. — Ils doivent être enfermés, au nombre de mille au plus, dans des boîtes de carton garnies de sciure de bois et enveloppées dans du papier. Ces boîtes doivent être placées dans des récipients en forte tôle ou dans de solides caisses en bois d'un volume maximum de $0^{mc},5$, et emballées de façon à ne pouvoir se déplacer. Un espace de 30 millimètres, rempli de sciure de bois, de paille, d'étoupe ou d'autre matière analogue, doit séparer les parois de la caisse de son contenu.

Art. 79. — Le chargement ne peut être effectué que dans des wagons couverts et à panneaux pleins.

SOIES SOUPLES OU SCHAPPES EN ÉCHEVEAUX, CORDONNETS OU DÉCHETS, TEINTES EN NOIR.

Art. 80. — Les soies souples ou schappes, en écheveaux, cordonnets ou déchets, teintes en gros noir, ne seront admises au transport que parfaitement lavées et complètement desséchées.

Les expéditions en petite vitesse de ces matières ne sont acceptées que du 1er octobre au 1er mai. Pendant le reste de l'année, les expéditions en grande vitesse sont seules admises.

Art. 81. — Ces produits doivent être emballés, par paquets de 10 kilogrammes au maximum, dans des caisses à claire-voie. La largeur des caisses ne doit pas excéder la plus grande dimension des paquets; les paquets doivent être isolés, en tous sens, les uns des autres, par des traverses laissant entre deux paquets consécutifs un espace vide pour la circulation de l'air; le poids des caisses ne doit pas excéder 60 kilogrammes.

Art. 82. — Les soies souples ou schappes, en écheveaux, cordonnets ou déchets, teintes en noir, mais non en gros noir, son

acceptées sans conditions d'emballage; seulement elles doivent être accompagnées d'une déclaration de l'expéditeur qu'elles ne sont ni teintes en gros noir, ni dans un état où elles puissent présenter des dangers d'inflammation spontanée.

Art. 83. — Le chargement de ces matières ne peut être effectué que dans des wagons couverts et à panneaux pleins.

FILS A BASE DE NITRO-CELLULOSE OU FILS NITRÉS.

Art. 84. — Les fils à base de nitro-cellulose ou fils nitrés sont admis au transport dans des caisses métalliques ou des tonneaux en bois, hermétiquement fermés et contenant un excès d'eau facile à vérifier par l'agitation du récipient.

Ils sont également admis au transport dans des caisses métalliques parfaitement étanches. Dans ce dernier cas, la déclaration d'expédition doit certifier que chaque bobine de fil nitré est enveloppée d'une toile bien mouillée.

Art. 85. — Le chargement de ces matières ne peut être effectué que dans des wagons couverts et à panneaux pleins.

CHARBON DE BOIS EN POUDRE. — HOUILLE MOULUE OU PULVÉRISÉE. NOIR DE FUMÉE ET AUTRES ESPÈCES DE SUIES.

Art. 86. — Le charbon de bois en poudre fine ou en grains, la houille moulue ou pulvérisée, le noir de fumée et les autres espèces de suies doivent être contenus dans des enveloppes ou récipients fermés de nature quelconque offrant toutes garanties contre le tamisage.

La déclaration d'expédition doit certifier que le charbon de bois en poudre est dans un état tel qu'il ne soit pas susceptible de s'enflammer spontanément.

CARBURE DE CALCIUM.

Art. 87. — Le carbure de calcium doit être contenu dans des vases métalliques bien fermés et complètement étanches.

Art. 88. — Le transport ne peut être effectué que dans des wagons couverts et à panneaux pleins.

ESPRIT DE BOIS BRUT. — ALCOOL MÉTHYLIQUE OU ESPRIT DE BOIS RECTIFIÉ. — ACÉTONE.

Art. 89. — L'esprit de bois brut, l'alcool méthylique ou esprit de bois rectifié et l'acétone, à moins d'être transportés dans des wagons spéciaux ou dans des vases métalliques parfaitement étanches et hermétiquement bouchés, doivent être contenus dans des récipients en gutta-percha bien fermés, dans des fûts cerclés en fer et bien bouchés, ou dans des touries en verre ou en grès bien bouchées et bien emballées dans des corbeilles ou enveloppes en osier solidement tressées et munies de poignées pour en faciliter le maniement.

Est également admis le mode d'emballage dit au *linogomme*, défini à l'article 59 ci-dessus.

Art. 90. — Lorsque le chargement est fait dans des wagons fermés, ces wagons doivent être munis d'ouvertures disposées de manière à assurer la ventilation de l'intérieur du wagon.

HUILES MINÉRALES BRUTES OU RECTIFIÉES N'ÉMETTANT QU'AU-DESSUS DE 35° C. DES VAPEURS INFLAMMABLES, HUILES LAMPANTES, ETC.

Art. 91. — Les huiles minérales classées en troisième catégorie ne seront admises au transport comme telles que si elles sont accompagnées d'une déclaration de l'expéditeur certifiant que les vapeurs émises par ces produits sont inflammables seulement quand le liquide est chauffé à plus de 35° C.

Art. 92. — Les huiles minérales classées dans la troisième catégorie et les autres produits de même degré d'inflammabilité préparés avec ces substances, à moins d'être transportés dans des wagons spéciaux ou dans des fûts ou bidons métalliques parfaitement étanches et hermétiquement fermés, doivent être contenus dans des fûts cerclés de fer complètement étanches et bien bouchés ou dans des touries en verre ou en grès ou dans des bouteilles bien bouchées et bien emballées dans des corbeilles ou enveloppes en osier solidement tressées et garnies de poignées pour en faciliter la manutention.

Est également admis le mode d'emballage dit au *linogomme* défini à l'article 59 ci-dessus.

Les récipients ne doivent pas être complètement remplis.

Art. 93. — Lorsque le chargement est fait dans des wagons

fermés, on doit ménager par des ouvertures latérales, volets ou jalousies, un courant d'air suffisant pour entraîner les vapeurs qui se dégageraient à l'intérieur ; les corbeilles ou enveloppes contenant les touries ou les bouteilles doivent être solidement assujetties et placées l'une à côté de l'autre, sans superposition.

ACIDE SULFURIQUE ANHYDRE OU ANHYDRIDE.

Art. 94. — L'acide sulfurique anhydre ou anhydride ne peut être transporté que dans des boîtes ou bouteilles en métal, ou bien dans des touries ou des bouteilles en verre épais ou en grès ; l'ouverture de ces récipients doit être hermétiquement bouchée, mastiquée et revêtue d'une enveloppe d'argile.

Les touries et les bouteilles en verre ou en grès doivent être entourées d'une substance inorganique fine, telle que laine minérale, terre d'infusoires, cendres, etc., et solidement emballées dans des corbeilles munies de poignées pour en faciliter la manutention ou dans de fortes caisses de bois. Elles seront placées debout.

Sur chaque caisse une inscription indiquera le côté du dessus et rappellera la nécessité de toujours maintenir les caisses à plat sur leur fond pendant le transport ou pendant le séjour sur les quais des gares.

ACIDE SULFURIQUE DE NORDHAUSEN.

Art. 95. — L'acide sulfurique de Nordhausen, à moins d'être transporté dans des wagons spéciaux ou dans des fûts métalliques parfaitement étanches et hermétiquement bouchés, devra être contenu dans des bouteilles ou dans des bonbonnes de verre ou de grès ou dans des caisses ou bouteilles en fer ou en cuivre bien bouchées.

Les bonbonnes seront emballées dans des corbeilles ou enveloppes en osier munies de poignées pour en faciliter la manutention.

Les bouteilles seront placées debout dans des caisses en planches de 1 centimètre au moins d'épaisseur.

Les bonbonnes et les bouteilles en verre ou en grès seront entourées de matière inorganique absorbante et bien protégées contre les chocs.

On pourra également faire usage de bonbonnes garnies de

liège ou de l'emballage dit au *linogomme*, défini à l'article 59 ci-dessus, à condition que les bouchons seront de nature à ne pas être attaqués par l'acide.

Sur chaque caisse une inscription indiquera le côté du dessus et rappellera la nécessité de toujours maintenir les caisses à plat sur leur fond pendant le transport ou pendant le séjour sur les quais des gares.

Matières de la quatrième catégorie.

MUNITIONS DE SURETÉ. — BONBONS FULMINANTS. — FEUX DE BENGALE. PAPIERS NITRÉS. — BOUGIES ET LANCES FULMINANTES. — ALLUMETTES MUNIES D'UN FEU DE BENGALE.

Art. 96. — Les munitions de sûreté sont les munitions dont les conditions de fabrication et d'emballage sont telles que l'explosion de l'une d'entre elles, ne se communiquant que partiellement et incomplètement aux munitions voisines, ne puisse déterminer l'explosion en masse des munitions contenues dans la même caisse.

Ne seront transportées comme munitions de sûreté que celles dont les fabricants se seront munis d'un certificat du service des poudres et salpêtres ou de l'artillerie attestant qu'elles peuvent être transportées comme telles.

Art. 97. — Les munitions de sûreté ci-après dénommées : cartouches à douille métallique, cartouches à douille en carton garnie d'un revêtement métallique, étoupilles ordinaires, électriques, obturatrices, à friction ou à percussion, fusées à friction employées pour la mise de feu aux grenades à main, fusées percutantes, fusantes, à double effet, bouchons porte-retard, doivent être renfermées dans des boîtes de carton ou de fer-blanc. Ces boîtes seront emballées dans des caisses en planches dont les parois auront au moins 18 millimètres d'épaisseur.

Chaque caisse ne devra renfermer qu'une seule et même espèce de munitions, ne devra contenir aucune autre matière explosible ou facilement inflammable et ne devra pas peser plus de 100 kilogrammes. Les caisses pesant brut plus de 10 kilogrammes seront munies de poignées ou de liteaux pour en faciliter le maniement. L'emballage devra être fait solidement et de manière qu'il n'y ait pas d'espaces vides dans les caisses.

Art. 98. — Les munitions de sûreté ci-après dénommées : amorces en poudre n° 1 en boîtes de fer-blanc, amorces en

poudre n° 3 même en boîtes de carton, amorces Flobert et cartouches Flobert à petit plomb en boîtes de fer-blanc, appareils percutants pour cartouches à percussion centrale même en boîtes de carton, capsules pour armes à feu, pastilles fulminantes pour munitions d'armes portatives, amorces non détonantes pour projectiles, les bonbons fulminants, les feux de Bengale préparés à la laque ou feux de Bengale de salon sans amorces, les papiers nitrés, les bougies fulminantes, les lances fulminantes et les allumettes munies d'un feu de Bengale, doivent être emballés dans des caisses en planches dont les parois auront au moins 18 millimètres d'épaisseur. Les caisses pesant brut plus de 10 kilogrammes seront munies de poignées ou de liteaux pour en faciliter le maniement. L'emballage devra être fait solidement et de manière qu'il n'y ait pas d'espaces vides dans les caisses.

Les bonbons fulminants, avant d'être emballés dans les caisses en bois, doivent être enfermés dans des boîtes en carton, à raison de douze au plus par boîte.

Art. 99. — Le chargement des munitions de sûreté et des autres produits, énumérés à l'article précédent, ne peut avoir lieu que dans des wagons couverts et à panneaux pleins.

MÈCHES DE MINEURS NON AMORCÉES.

Art. 100. — Les mèches de mineurs non amorcées doivent être emballées dans des caisses ou dans des barils en bois hermétiquement fermés.

Art. 101. — Ces caisses ou barils ne peuvent être transportés que dans des wagons couverts et à panneaux pleins.

BALLONS CAPTIFS, DITS BALLONS D'ENFANTS, GONFLÉS AVEC UN GAZ INFLAMMABLE.

Art. 102. — Les ballons captifs, dits ballons d'enfants, quand ils sont gonflés avec un gaz inflammable, ne sont admis au transport qu'emballés dans des cartons, boîte ou caisse hermétiquement fermés.

Art. 103. — Ils doivent être chargés dans des wagons couverts et à panneaux pleins.

Toutefois ils peuvent être admis dans les voitures à voyageurs, à la condition d'être tenus en laisse à la main, au nombre de deux au plus.

GAZ, AUTRES QUE L'ACÉTYLÈNE, COMPRIMÉS A 15 KILOGRAMMES AU PLUS PAR CENTIMÈTRE CARRÉ.

Art. 104. — Les gaz, autres que l'acétylène, comprimés à 15 kilogrammes au plus par centimètre carré, doivent être renfermés dans des récipients métalliques solidement établis.

Ces récipients seront soumis au préalable, aux frais des intéressés, à une épreuve officielle constatant qu'ils supportent, sans fuites ni déformations permanentes, une pression supérieure de 4 kilogrammes à la pression maxima à laquelle ils peuvent être soumis en service.

Cette épreuve sera renouvelée tous les dix ans.

ACÉTYLÈNE GAZEUX COMPRIMÉ A UNE PRESSION DE 1 KILOGRAMME AU PLUS PAR CENTIMÈTRE CARRÉ.

Art. 105. — L'acétylène gazeux comprimé à une pression de 1 kilogramme au plus par centimètre carré peut être transporté dans des récipients métalliques.

Les robinets et les soupapes, non plus que les récipients, ne devront être en cuivre ni en alliage de cuivre.

ESSENCE DE TÉRÉBENTHINE. — HUILE DE MAUVAISE ODEUR. AMMONIAQUE.

Art. 106. — L'essence de térébenthine et les huiles de mauvaise odeur, ainsi que l'ammoniaque ou alcali volatil, ne sont transportés que sur des wagons découverts ou dans des wagons fermés munis d'ouvertures disposées de manière à assurer la ventilation de l'intérieur du wagon.

ESSENCE DE MIRBANE OU DE NITRO-BENZINE.

Art. 107. — L'essence de mirbane ou nitro-benzine doit être mise dans des fûts bien fermés et bien étanches ou dans des touries ou bouteilles bien bouchées et bien emballées dans des corbeilles ou enveloppes solidement établies.

Est également admis le mode d'emballage dit au *linogomme*, défini à l'article 59 ci-dessus.

Les récipients ne doivent pas être complètement remplis.

ANILINE OU HUILE D'ANILINE.

Art. 108. — L'aniline ou huile d'aniline devra être emballée dans des estagnons en fer, dans des fûts à pétrole ou dans des barils solidement établis et cerclés, parfaitement étanches.

FOIN. — PAILLE. — JONCS. — ALFA. — DISS. — CRIN VÉGÉTAL. — TOURBE. — COTON. — MATIÈRES A FILER VÉGÉTALES ET LEURS DÉCHETS. — ROGNURES DE PAPIER. — SCIURE, PATES SÈCHES ET COPEAUX DE BOIS. — MÉLANGES. — SOUFRE. — PAPIER GRAISSÉ OU HUILÉ ET FUSEAUX DE CE PAPIER.

Art. 109. — Les objets auxquels le feu peut être facilement communiqué : foin, paille, y compris les pailles de maïs, de riz et de lin, joncs, à l'exclusion du jonc d'Espagne, alfa, diss, crin végétal, tourbe, à l'exception de la tourbe mécanique ou comprimée, coton, matières à filer végétales et leurs déchets, rognures de papier, sciure de bois, pâtes de bois sèches, copeaux de bois, produits préparés au moyen d'un mélange de résidus de pétrole, de résine et d'autres substances semblables avec des corps poreux inflammables, soufre, papier graissé ou huilé et fuseaux de ce papier, doivent, lorsqu'ils sont transportés sur des wagons découverts, être bâchés de telle sorte que la surface supérieure du chargement au moins soit couverte.

CELLULOÏD.

Art. 110. — Le celluloïd doit être emballé dans des caisses faites de planches bien jointives.

PHOSPHORE AMORPHE OU ROUGE.

Art. 111. — Le phosphore amorphe ou rouge doit être renfermé dans des cylindres métalliques étanches, contenus eux-mêmes dans des caisses en bois faites de planches bien jointives.

RÉSINE ET GOUDRON LIQUIDES. — BRAI GRAS.

Art. 112. — La résine et le goudron liquides, ainsi que le brai gras, doivent être renfermés dans des fûts solidement établis.

BIOXYDE DE BARYUM ET PEROXYDE DE SODIUM.

Art. 113. — Le bioxyde de baryum et le peroxyde de sodium doivent être emballés dans des récipients parfaitement étanches et incombustibles, munis d'un bouchage hermétique et également incombustible. Si ces récipients sont fragiles, ils doivent être protégés contre les chocs, de manière à ne pouvoir se briser ni pendant leur manutention, ni en cours de route.

SULFURE DE SODIUM. — COKES A BASE DE SOUDE.

Art. 114. — Ce sulfure de sodium brut, non cristallisé, ainsi que les cokes à base de soude (produits accessoires obtenus dans la fabrication des huiles de goudron) doivent être enfermés dans des récipients en tôle hermétiquement clos.

Le sulfure de sodium raffiné, cristallisé, n'est admis au transport que dans des tonneaux ou autres récipients imperméables à l'eau.

NITRITE D'AMMONIAQUE.

Art. 115. — Le nitrite d'ammoniaque ne peut être expédié que dans des récipients non hermétiquement fermés.

Si l'expédition a lieu en tourie, bouteilles ou cruchons, ces récipients doivent être bien emballés et placés dans des caisses en bois ou dans des paniers solides, pourvus les uns et les autres de poignées.

Est également admis l'emballage dit au *linogomme*, défini à l'article 59 ci-dessus.

LEVURE LIQUIDE OU SOLIDE.

Art. 116. — La levure liquide ou solide n'est acceptée au transport que dans des récipients non hermétiquement fermés, à moins que l'expéditeur ne déclare prendre toute la responsabilité de l'expédition faite en vase clos.

BISULFATE DE SOUDE.

Art. 117. — Le bisulfate de soude doit être contenu dans des récipients étanches.

LIQUIDES ACIDES OU CAUSTIQUES NON DÉNOMMÉS AUX 1re, 2e ET 3e CATÉGORIES, NOTAMMENT : ACIDE SULFURIQUE DU COMMERCE, ACIDE MURIATIQUE, ACIDES GOUDRONNEUX ET FÈCES ACIDES DES RAFFINERIES D'HUILE, LESSIVES CAUSTIQUES, CHLORURE DE SOUFRE, EN BONBONNE OU EN BOUTEILLE.

Art. 118. — Les liquides acides ou cautiques, tels que l'acide sulfurique du commerce, l'esprit de vitriol, l'acide muriatique, l'acide chlorhydrique, les acides goudronneux et les fèces acides des raffineries d'huile, les lessives caustiques de potasse ou de soude, le chlorure de soufre, à moins d'être transportés dans des wagons spéciaux, ou dans des fûts ou bidons parfaitement étanches et hermétiquement fermés, doivent être contenus dans des bouteilles ou dans des bonbonnes en verre ou en grès bien bouchées.

Les bonbonnes doivent être emballées dans des corbeilles ou enveloppes en osier munies de poignées pour en faciliter la manutention ; les bouteilles doivent être bien emballées et placées debout dans des caisses en planches de 1 centimètre au moins d'épaisseur, de manière à être protégées contre les chocs.

On pourra également faire usage de bonbonnes garnies de liège ou de l'emballage dit au *linogomme*, défini à l'article 59 ci-dessus. Sur chaque caisse, une inscription indiquera le côté du dessus et rappellera la nécessité de toujours maintenir les caisses à plat sur leur fond pendant le transport ou pendant le séjour sur les quais des gares.

LIQUIDES ACIDES, LIQUIDES CAUSTIQUES, HUILES MINÉRALES ET AUTRES LIQUIDES INFLAMMABLES, *à l'exception de ceux de ces produits qui sont classés dans la première catégorie et de l'acide nitrique du commerce*, LORSQU'ILS SONT RENFERMÉS DANS DES WAGONS SPÉCIAUX OU DANS DES FUTS OU BIDONS MÉTALLIQUES PARFAITEMENT ÉTANCHES ET HERMÉTIQUEMENT FERMÉS.

Art. 119. — Les liquides acides ou caustiques, les huiles minérales et autres liquides inflammables, à l'exception de ceux de ces produits qui sont classés dans la première catégorie et de l'acide nitrique du commerce, seront toujours transportés comme matières de la 4e catégorie, quand ils seront renfermés

dans des wagons spéciaux ou dans des fûts ou bidons métalliques parfaitement étanches et hermétiquement fermés.

Les wagons spéciaux devront être établis dans des conditions reconnues satisfaisantes par la compagnie sur laquelle se trouve l'usine expéditrice.

Les fûts devront être assez résistants pour ne pas être déformés par les chocs auxquels ils sont exposés au cours du transport. Les bidons devront être emballés dans des caisses ou paniers, de manière à être garantis contre les chocs.

Les récipients ne devront pas être complètement remplis.

PRODUITS DE DROGUERIE
ET PRODUITS PHARMACEUTIQUES EXPÉDIÉS AU DÉTAIL.

Art. 120. — Les produits de droguerie et les produits pharmaceutiques dénommés dans les 2e, 3e et 4e catégories, lorsqu'ils seront expédiés au détail, pourront être transportés comme s'ils étaient tous de la 4e catégorie. Ils devront alors être emballés avec soin dans des paniers, et les flacons contenant des liquides devront avoir leurs bouchons solidement fixés de manière à ne pouvoir se déplacer en cours de route.

Aucun paquet ou récipient ne pourra renfermer plus de 1 kilogramme ou de 1 litre de chacun de ces produits.

Art. 121. — Les produits appartenant à la première catégorie et les explosifs de toute catégorie ne pourront faire l'objet d'expéditions de ce genre.

AUTRES MATIÈRES DE LA QUATRIÈME CATÉGORIE.

Art. 122. — Les autres matières de la quatrième catégorie ne sont assujetties à aucune disposition spéciale pour le conditionnement, l'emballage ou le chargement.

Toutefois les vases contenant des liquides inflammables seront refusés s'ils ne sont pas bien bouchés.

Matières de la cinquième catégorie.

(Vénéneuses.)

SUBSTANCES ARSENICALES NON LIQUIDES.

Art. 123. — Les substances arsenicales non liquides, notamment l'acide arsénieux ou fumée arsenicale coagulée, le vert de

Scheele, le vert de Schweinfurth, l'arsenic jaune ou sulfure d'arsenic ou orpiment, l'arsenic rouge ou réalgar, l'arsenic natif, le cobalt arsenical écailleux ou pierre à mouches, ne sont admises au transport que :

Dans des sacs en papier entoilé et goudronné, emballés dans des tonneaux ou dans des caisses consolidés au moyen de cercles ou de bandes de fer ou de bois. Des bandes de papier entoilé et goudronné doivent être collées sur les joints du tonneau à l'intérieur;

Dans des tonneaux en bois de chêne bien sec, à parois épaisses de 15 millimètres au moins, à douves parfaitement jointives, consolidés par des cercles en fer ;

Dans des sacs de toile goudronnée, emballés dans des tonneaux de bois fort et sec, dont les joints sont recouverts intérieurement de papier goudronné ;

Ou dans des cylindres en fer-blanc soudés, qui soient revêtus d'une enveloppe de bois solide et dont les fonds soient consolidés au moyen de cercles.

SUBSTANCES ARSENICALES LIQUIDES.

Art. 124. — Les substances arsenicales liquides, particulièrement l'acide arsenique, peuvent être transportées dans des récipients de métal, de bois ou de caoutchouc, ou bien dans des bonbonnes ou bouteilles en verre ou en grès, bien bouchées.

Les bonbonnes doivent être bien emballées dans des corbeilles ou enveloppes en osier, munies de poignées pour en faciliter la manutention. Les bouteilles doivent être bien emballées et placées dans des caisses en planches de 1 centimètre au moins d'épaisseur, de manière à être protégées contre les chocs.

Est également admis le mode d'emballage dit au *linogomme*, défini à l'article 59 ci-dessus.

PRODUITS VÉNÉNEUX.

Art. 125. — Les autres produits vénéneux, particulièrement les produits mercuriels, tels que sublimé, calomel, précipité blanc et rouge, vermillon, cinabre, les préparations de plomb, telles que litharge ou massicot, minium, sucre de Saturne et autres sels de plomb, céruse et autres couleurs à base de plomb,

les cendres d'antimoine, le cyanure de potassium, les sels d'aniline, doivent être contenus dans des tonneaux ou caisses bien joints, faits de bois sec et solide, consolidés au moyen de cercles ou de bandes de bois ou de fer, de manière que, malgré les secousses et chocs inévitables dans le transport, le contenu des récipients ne puisse tamiser.

Matières de la sixième catégorie.

(Infectes.)

Art. 126. — Les matières de la sixième catégorie ne peuvent être chargées que sur des wagons découverts.

Si les wagons sont recouverts de bâches, celles-ci devront être imperméables. Elles seront fournies par les expéditeurs.

Art. 127. — Les frais de désinfection éventuelle des wagons, bâches ou récipients en retour, ayant servi au transport des matières de la sixième catégorie, sont à la charge des expéditeurs.

GADOUES VERTES ET NOIRES.

Art. 128. — Les gadoues vertes peuvent être chargées en vrac.

Art. 129. — Les gadoues noires ne sont acceptées que du 1er octobre au 1er avril ; elles doivent être enfermées dans des récipients étanches.

DÉCHETS D'ANIMAUX. — MATIÈRES FÉCALES.

Art. 130. — Les déchets d'animaux sujets à putréfaction, tels que carnasses non chaulées, débris frais de peau non chaulés, résidus de fonte de suifs, graisses, boyaux verts, sang non desséché, et les matières fécales doivent être contenus dans des wagons spéciaux, tonneaux ou caisses fermés et étanches.

Art. 131. — Les récipients vides ayant contenu ces matières ne peuvent être transportés qu'après avoir été désinfectés efficacement aux frais des expéditeurs.

PEAUX FRAÎCHES ET CUIRS VERTS NON SALÉS.

Art. 132. — Les peaux fraîches et les cuirs verts non salés peuvent être chargés en vrac.

OS FRAIS. — TENDONS. — CORNES. — ONGLONS. — SABOTS.

Art. 133. — Les os frais, tendons, cornes, onglons et sabots peuvent être enfermés dans des sacs du 1[er] octobre au 30 avril; ils doivent être contenus dans des tonneaux hermétiquement clos du 1[er] mai au 30 septembre.

Toutefois les cornes, onglons et sabots auxquels n'adhère aucune matière putrescible peuvent être chargés en vrac.

CAILLETTES DE VEAU FRAÎCHES.

Art. 134. — Les caillettes de veau fraîches ne sont admises au transport que si elles ont été débarrassées de tout reste d'aliments et salées.

Art. 135. — Elles doivent être renfermées dans des récipients étanches. Une couche de sel d'environ 1 centimètre d'épaisseur doit être répandue au fond des récipients et sur la couche supérieure des caillettes.

TITRE IV.

TRANSPORT.

Matières de la première catégorie.

EXPLOSIFS.

Art. 136. — Le transport des explosifs ne peut, dans aucun cas, être effectué par les trains contenant des voyageurs.

Toutefois les munitions de guerre chargées dans des caissons d'artillerie, quelle que soit leur composition (poudre, dynamite, mélinite, etc.), peuvent être transportées par les trains militaires spéciaux affectés au transport des troupes.

Ne sont d'ailleurs pas considérés comme voyageurs les agents de l'État ou de l'industrie privée chargés d'accompagner certaines expéditions.

Art. 137. — Sur les lignes où ne circulent pas de trains de

marchandises réguliers, les compagnies sont tenues d'assurer le transport des explosifs aux conditions des tarifs en vigueur et par tels moyens qu'elles jugent convenables.

Art. 138. — Les wagons chargés d'explosifs doivent toujours être munis de tampons à ressort et précédés et suivis d'un wagon au moins également pourvu de ces tampons.

Art. 139. — Un train ne peut recevoir plus de dix wagons chargés d'explosifs. Ces wagons doivent être placés, autant que possible, vers le milieu du train.

Ils doivent toujours être précédés et suivis de trois wagons couverts et à panneaux pleins ne contenant pas d'autres matières de la première catégorie ou de trois wagons découverts vides.

Toutefois les wagons découverts peuvent être chargés, si leur chargement ne comporte pas de matières facilement inflammables, telles que paille, foin, charbon de bois, huiles minérales et autres substances analogues.

Les expéditeurs peuvent exiger, par une mention spéciale inscrite sur la déclaration d'expédition, qu'un ou plusieurs de ces six wagons soient remplacés à leurs frais par un pareil nombre de wagons vides.

Art. 140. — Les wagons chargés d'explosifs ne peuvent être manœuvrés au moyen de machines-locomotives qu'à condition d'en être séparés par trois wagons couverts et à panneaux pleins ou par trois wagons découverts ne renfermant aucune matière facilement inflammable. Les manœuvres doivent s'effectuer avec une vitesse ne dépassant pas celle d'un homme marchant au pas. Les manœuvres par lancement sont interdites pour ces wagons.

Les trains de marchandises contenant des wagons chargés d'explosifs peuvent, d'ailleurs, être remorqués, dans les cas prévus aux règlements, par deux machines placées l'une à l'avant, l'autre à l'arrière, sous la réserve de l'observation des dispositions de l'article 139 (§§ 2, 3 et 4).

Art. 141. — Un train portant de la dynamite peut transporter de la poudre, mais il ne doit pas recevoir de fulminates ou autres produits détonants. Toutefois, dans un train exclusivement affecté à des transports militaires, les caisses d'amorces fulminantes peuvent être admises, à condition de n'être pas chargées sur les mêmes wagons que la dynamite, la mélinite, la crésylite, l'acide picrique ou la poudre.

Art. 142. — Il est interdit de faire stationner sous les halles couvertes les wagons chargés de dynamite et de laisser les caisses en dépôt sur les quais.

Art. 143. — Les clefs des cadenas ou serrures des wagons contenant de la dynamite, de la mélinite, de la crésylite ou de l'acide picrique (Voy. art. 16 et 18), seront envoyées après la fermeture à la gare destinataire par les soins de la gare expéditrice ou remises à l'agent qui, au départ de chaque train, devra être spécialement chargé de la surveillance de ces wagons pendant toute la durée du transport. A la gare de destination, un agent devra garder les wagons jusqu'à l'enlèvement de leur chargement par le destinataire ou jusqu'à l'arrivée de la garde que la compagnie doit demander d'après l'article suivant, lorsque le chargement n'est pas enlevé dans le délai de trois heures après l'arrivée du train.

Art. 144. — Les expéditions d'explosifs sont soumises aux conditions suivantes de surveillance dans les gares de départ et d'arrivée :

Gare de départ. — L'escorte, soit militaire pour les explosifs de l'État, soit civile pour la dynamite de l'industrie privée, qui accompagne l'envoi jusqu'à la gare expéditrice, est tenue de le garder jusqu'au départ du train.

Gare d'arrivée. — Si le chargement n'est pas enlevé dans un délai de trois heures après l'arrivée du train, les compagnies doivent demander à l'autorité compétente une garde militaire dans le cas où le destinataire est un service de l'État, une garde civile dans tous les autres cas.

Dans le cas de garde militaire, la gendarmerie ne peut être requise que pour cause d'extrême urgence ou d'éloignement d'une ville de garnison. La garde civile peut être composée en tout ou en partie d'agents des compagnies de chemins de fer.

Art. 145. — Exceptionnellement, certaines expéditions d'explosifs déterminées par l'autorité militaire pourront, quel qu'en soit le poids, être escortées, même pendant leur transport sur les voies ferrées.

Dans ce cas, au lieu de départ, l'escorte est requise par l'agent du ministère de la guerre chargé de l'expédition. Le commandant de gendarmerie, à qui la réquisition est adressée, transmet d'urgence aux commandants des villes où l'escorte doit être relevée un avis faisant connaître le jour du départ.

Un second avis semblable, indiquant le jour et l'heure d'arrivée du train, est transmis aux mêmes autorités par les compagnies de chemins de fer, à la diligence des chefs de gare. En outre, ces compagnies préviennent les commissaires de surveillance administrative des gares de départ et d'arrivée et de toute

station où un transbordement doit avoir lieu, afin que la manutention des chargements puisse être surveillée.

L'escorte est toujours composée de deux militaires au moins.

Si, pour une cause quelconque, l'escorte manque, soit au point de départ, soit à un des points de relais, le transport n'est pas différé; mais avis de cette circonstance est transmis par le télégraphe à la gare du relais suivant, pour être communiqué immédiatement au commandant de la gendarmerie dans cette localité.

Art. 146. — L'escorte préposée à la garde, en cours de route, des expéditions visées au précédent article, prend place, à la volonté de l'autorité militaire, soit avec les conducteurs du train, soit, à raison de deux hommes au plus par wagon, dans les mêmes wagons que le chargement dont elle a la surveillance.

Pendant le séjour momentané dans les gares des wagons qu'elle doit surveiller, l'escorte ne doit jamais les perdre de vue ni s'en éloigner.

Il est formellement interdit aux agents du train, sauf le cas de force majeure, de monter dans les wagons pendant le trajet.

Art. 147. — La composition des escortes et des gardes, l'autorité à laquelle les compagnies doivent les demander, le montant des indemnités à leur allouer et le mode de règlement de ces indemnités sont déterminés par les administrations compétentes.

Art. 148. — Les compagnies sont prévenues vingt-quatre heures à l'avance des transports d'explosifs qu'elles auront à effectuer; un avis spécial leur est adressé au sujet de ceux de ces transports qui doivent être escortés en cours de route.

Lorsque le trajet doit avoir lieu, en totalité ou en partie, sur des lignes à une seule voie, les compagnies sont prévenues trois jours à l'avance. Elles font connaître, dans le plus bref délai, à l'expéditeur le jour et l'heure du départ du train. Les livraisons aux gares se font en conséquence.

Toutefois ces prescriptions ne sont applicables aux chemins de fer tunisiens garantis ou algériens qu'aux époques où circulent des trains de marchandises dont la composition permet l'admission des matières dangereuses dont il s'agit.

Les explosifs remis par les agents de l'État sont reçus les dimanches et jours fériés, même après l'heure de fermeture.

Lorsque les explosifs doivent être expédiés par un train de nuit, ils sont amenés à la gare deux heures au moins avant le coucher du soleil et chargés dans les wagons avant la nuit.

Toute manutention d'explosifs pour un chargement, un déchargement ou, si besoin était, un transbordement, sera faite de jour.

Chaque expédition d'explosifs doit être faite par le plus prochain train susceptible de recevoir cette nature de chargement.

Elle doit être enlevée de la gare destinataire dans les douze heures de jour qui suivent son arrivée; si cette condition n'est pas remplie à la diligence du destinataire, la compagnie du chemin de fer est autorisée à faire cet enlèvement aux frais, risques et périls de ce dernier.

Art. 149. — Si les colis de dynamite ne sont pas acceptés par le destinataire, ils seront immédiatement retournés à l'expéditeur, qui sera tenu d'en prendre livraison aussitôt et de payer les frais pour le double transport et le camionnage.

Art. 150. — Les agents de l'État sont tenus de recevoir les voitures chargées d'explosifs, quelle que soit l'heure à laquelle elles se présentent; si elles arrivent à la nuit, ils les font conduire à proximité des magasins et attendent jusqu'au jour pour faire opérer le déchargement.

Art. 151. — Lorsque le transport des explosifs devra être effectué sur voie ferrée et par les soins des agents de l'État d'un magasin de l'État à une gare de chemin de fer, les wagons sur lesquels ils auront été chargés devront arriver à la gare deux heures au plus et une heure au moins avant le départ des trains qui devront emmener l'expédition. L'agent de l'État, qui aura opéré le chargement, restera responsable de l'observation des mesures de précaution prescrites par le présent règlement pour cette opération.

Réciproquement, lorsqu'un transport de même nature devra être effectué sur voie ferrée et par les soins des agents de l'État d'une gare de chemin de fer à un magasin de l'État, la prise en charge des wagons et leur départ de la gare devront être opérés dans un délai de deux heures au plus, à charge par la compagnie de prévenir vingt-quatre heures à l'avance l'autorité militaire de l'arrivée des wagons. L'agent de l'État, qui sera chargé d'amener les wagons de la gare au magasin de l'État, restera responsable de l'observation des mesures prescrites par le présent règlement pour cette opération.

Art. 152. — Sauf en ce qui concerne les expéditions visées à l'article 145 ci-dessus, le présent règlement n'est pas applicable aux expéditions d'explosifs autres que la dynamite, si elles pèsent moins de 250 kilogrammes, poids brut.

Toutefois les expéditions de moins de 250 kilogrammes seront placées dans des wagons fermés et couverts, ne contenant aucune matière explosible ou facilement inflammable, telle que paille, foin, charbon de bois, huiles minérales et autres substances analogues. Elles seront signalées d'une manière spéciale à l'attention du chef de train. Elles ne pourront d'ailleurs être transportées par les trains contenant des voyageurs.

MATIÈRES DE LA PREMIÈRE CATÉGORIE AUTRES QUE LES EXPLOSIFS.

Art. 153. — Le transport des matières de la première catégorie autres que les explosifs ne peut être effectué dans les trains contenant des voyageurs sur les lignes ou sections de ligne où circulent des trains de marchandises réguliers.

Sur les sections où ne circulent pas des trains de marchandises réguliers, ces matières pourront être transportées par trains mixtes, à la condition que les wagons les contenant soient placés derrière les voitures à voyageurs.

Par exception, les tubes d'oxygène comprimé ayant un diamètre extérieur au plus égal à 10 centimètres et une longueur totale de 60 centimètres au maximum peuvent être transportés sur toutes les lignes par les trains de voyageurs. Le nombre des tubes transportés par un train ne peut pas dépasser dix.

Art. 154. — Les wagons chargés de ces matières doivent toujours être munis de tampons à ressort et précédés et suivis d'un wagon au moins également pourvu de ces tampons.

Art. 155. — Ils doivent toujours, sauf dans le cas prévu au dernier paragraphe de l'article 153, être séparés de la machine par deux wagons et des voitures à voyageurs par trois wagons couverts et à panneaux pleins ou par un même nombre de wagons découverts vides. Toutefois les wagons découverts pourront être chargés si leur chargement ne comporte pas de matières inflammables.

Matières de la deuxième catégorie.

Art. 156. — Les wagons chargés de matières de la deuxième catégorie doivent toujours être munis de tampons à ressort et précédés et suivis d'un wagon au moins également pourvu de ces tampons.

Art. 157. — Les matières de la deuxième catégorie sont exclues

des trains portant des voyageurs sur les lignes ou sections de ligne où circulent des trains de marchandises réguliers, sous le bénéfice de la restriction indiquée à l'article 136, § 3.

Sur les sections où ne circulent pas de trains de marchandises réguliers, ces matières pourront être transportées par trains mixtes.

Art. 158. — Les wagons qui contiennent des matières de la deuxième catégorie doivent toujours être séparés de la machine par deux wagons et des voitures à voyageurs par trois wagons couverts et à panneaux pleins ou par trois wagons découverts vides.

Toutefois les wagons découverts peuvent être chargés, si leur chargement ne comporte pas de matières facilement inflammables, telles que paille, foin, charbon de bois, huiles minérales et autres substances analogues.

Les wagons contenant de la mélinite, de la crésylite ou de l'acide picrique doivent toujours être placés derrière les voitures à voyageurs.

Art. 159. — Toutes manutentions, chargement, déchargement ou transbordement d'essences minérales ou autres produits émettant des vapeurs qui prennent feu au contact d'une flamme seront faites de jour.

Il est formellement interdit d'entrer avec une lumière dans des wagons qui renferment ces produits.

ÉCHANTILLONS DE BENZINE.

Art. 160. — Exceptionnellement, les échantillons de benzine, expédiés par le service des contributions indirectes au laboratoire de la direction générale, sont admis au transport en grande vitesse comme colis postaux aux conditions suivantes :

Chaque échantillon de benzine sera enfermé dans un petit flacon en verre d'une capacité d'environ 10 centilitres, hermétiquement bouché et emballé dans une caissette en bois ou en métal renfermant de la sciure de bois ou toute autre matière absorbante en quantité suffisante pour empêcher tout écoulement du liquide en cas de bris du flacon ; une étiquette bien apparente, apposée sur le dessus de la caissette, portera comme inscription : Contributions indirectes. — Échantillons de benzine.

Chaque colis ne se composera que d'un seul échantillon.

CHLORURE DE MÉTHYLE.

Art. 161. — Exceptionnellement, on pourra admettre au transport par grande vitesse, comme colis postaux, des flacons contenant 300 grammes au plus de chlorure de méthyle. Chaque flacon devra être isolé dans une caisse ne contenant aucun autre produit.

Matières de la troisième catégorie.

Art. 162. — Les wagons chargés de matières de la troisième catégorie doivent toujours être munis de tampons à ressort.

Art. 163. — Les explosifs de sûreté, les pétards, les vélo-torpilles, les pois fulminants sont exclus des trains portant des voyageurs sur les lignes ou sections de ligne où circulent des trains de marchandises réguliers.

Sur les lignes où ne circulent pas de trains de marchandises réguliers, ils peuvent être transportés par les trains mixtes.

Dans ces derniers trains, les wagons qui les contiennent doivent être séparés de la machine par deux wagons, des voitures à voyageurs qui les suivent par trois wagons et des voitures à voyageurs qui les précèdent par un wagon au moins. Les wagons isolateurs doivent être couverts et à panneaux pleins ou vides s'ils sont découverts. Toutefois les wagons découverts peuvent être chargés, si leur chargement ne comporte pas de matières facilement inflammables, telles que foin, paille, charbon de bois, huiles minérales et autres substances analogues.

Art. 164. — Les autres matières de la troisième catégorie sont admises sur toutes les lignes dans les trains portant des voyageurs.

Dans ces trains, les wagons qui renferment ces matières peuvent occuper une place quelconque, s'ils sont couverts et à panneaux pleins ou complètement bâchés. Si ce sont des wagons découverts et non complètement bâchés, et si leur chargement comporte, en outre, des matières facilement inflammables, telles que foin, paille, charbon de bois et autres substances analogues, ils doivent être séparés de la machine et des voitures à voyageurs, comme il est dit à l'article 163 ci-dessus.

Art. 165. — Les agents de chemins de fer peuvent emporter avec eux les pétards nécessaires pour leur service aux termes des règlements.

Matières de la quatrième catégorie.

Art. 166. — Les wagons contenant des matières de la quatrième catégorie peuvent occuper une place quelconque dans les trains de voyageurs, s'ils sont couverts et à panneaux pleins ou complètement bâchés. S'ils ne remplissent pas ces conditions et si leur chargement comporte des matières facilement inflammables, ils doivent être séparés de la machine et des voitures à voyageurs par un wagon couvert et à panneaux pleins ou par un wagon découvert vide. Toutefois le wagon découvert peut être chargé, s'il ne comporte pas de matières facilement inflammables.

Art. 167. — Les militaires voyageant pour le service peuvent porter leurs cartouches dans la giberne ou dans le sac.

Art. 168. — Les voyageurs peuvent également porter leurs munitions de chasse sur leur personne ou dans un sac à main.

Matières de la cinquième catégorie.

Art. 169. — Les matières de la cinquième catégorie ne sont soumises à aucune condition spéciale de transport.

Matières de la sixième catégorie.

Art. 170. — Les matières de la sixième catégorie sont exclues des trains portant des voyageurs sur les lignes ou sections de ligne où circulent des trains de marchandises réguliers.

Sur les lignes où ne circulent pas des trains de marchandises réguliers, ces matières pourront être transportées par trains mixtes.

Les wagons chargés de ces matières devront alors être placés en queue des trains et séparés des voitures à voyageurs par un véhicule au moins.

Art. 171. — Les wagons chargés de matières de la sixième catégorie ne devront pas être différés en route par les compagnies de chemins de fer.

Art. 172. — Si les matières ne sont pas enlevées par les destinataires dans les délais ci-dessous fixés, l'enlèvement et le camionnage devront être effectués, par tous les moyens possibles, aux frais, risques et périls des destinataires.

En cas d'impossibilité absolue, les wagons devront être remisés, aux frais des destinataires, sur des voies de garage aussi éloignées que possible des habitations. Si besoin est, les matières seront désinfectées d'office aux frais des destinataires.

Art. 173. — Tous les frais supplémentaires de manutention, remisage, stationnement des wagons, etc., imposés par la négligence des expéditeurs ou destinataires qui ne rempliront pas leurs obligations dans les délais prescrits, seront exigibles à partir de l'expiration de ces délais.

GADOUES VERTES ET NOIRES.

Art. 174. — Les gadoues vertes doivent être chargées directement de voitures à wagons, dans un délai de deux heures à partir de l'entrée en gare, par les soins des expéditeurs ou, à défaut, aux frais de ceux-ci par les soins des compagnies.

Elles doivent être déchargées et enlevées des gares par les soins des destinataires ou, à défaut, aux frais de ceux-ci et d'urgence, par les soins des compagnies dans un délai de six heures à partir de leur arrivée, non compris les périodes de nuit pendant lesquelles les gares sont fermées au public.

Art. 175. — Le chargement des gadoues noires doit être terminé dans le délai de deux heures à partir de l'entrée en gare, par les soins des expéditeurs ou, à défaut, aux frais de ceux-ci, par les soins des compagnies.

Le déchargement et l'enlèvement devront être effectués par les soins des destinataires, ou, à défaut, aux frais de ceux-ci et d'urgence, par les soins des compagnies dans un délai de trois heures, à partir de l'arrivée, non compris les périodes de nuit pendant lesquelles les gares sont fermées au public; le délai sera porté à six heures, quand les récipients seront hermétiquement fermés.

Art. 176. — Les compagnies de chemins de fer devront faire connaître à l'avance au public les départs et les itinéraires des trains destinés à emporter de Paris et des grandes villes les gadoues vertes ou noires pour engrais, afin que les expéditeurs puissent apporter leurs marchandises au moment voulu pour le chargement. Les expéditeurs devront d'ailleurs prévenir les destinataires du départ des trains emmenant leurs marchandises et de leur arrivée à la gare destinataire en vue de l'enlèvement à cette gare dans les délais prescrits. Ils devront joindre à leur

déclaration d'expédition une pièce signée d'eux mentionnant que cet avis préalable a été donné en temps utile ou inscrire cette mention sur la déclaration d'expédition elle-même.

DÉCHETS D'ANIMAUX SUJETS A PUTRÉFACTION. — MATIÈRES FÉCALES.

Art. 177. — Les déchets d'animaux sujets à putréfaction, tels que carnasses non chaulées, débris frais de peau non chaulés, résidus de fonte de suifs, graisses, boyaux verts, sang non desséché et les matières fécales, ne seront acceptés à destination des gares non pourvues d'un service de camionnage que sous le bénéfice d'une déclaration du destinataire remise au point d'expédition et spécifiant que l'enlèvement sera effectué dans le délai de six heures, non compris les périodes de nuit pendant lesquelles les gares sont fermées au public, à partir du moment où ce destinataire aura été avisé de l'arrivée par le télégraphe, la poste ou un exprès.

Si la gare destinataire est pourvue d'un service de camionnage, ces matières pourront, faute de la précédente déclaration, être acceptées avec l'ordre exprès donné par l'expéditeur de faire, à l'arrivée, le camionnage au domicile du destinataire. Dans ce cas, les faits de désinfection éventuelle des voitures ayant servi à ce camionnage seront à la charge du destinataire.

PEAUX FRAÎCHES ET CUIRS VERTS NON SALÉS.

Art. 178. — Les prescriptions de l'article 174 ci-dessus sont applicables aux peaux fraîches et aux cuirs verts non salés.

OS FRAIS. — TENDONS. — CORNES. — ONGLONS. — SABOTS.

Art. 179. — Pour les os frais, les tendons et les cornes, onglons et sabots non complètement débarrassés de toute matière putrescible, on appliquera, à l'arrivée, les mesures édictées à l'article 174 pour les gadoues vertes.

TITRE V.

DISPOSITIONS DIVERSES.

Art. 180. — Le Ministre des travaux publics règle les conditions dans lesquelles sont effectuées les épreuves officielles des récipients, prévues aux articles 25, 27, 29, 40 et 104, ainsi que le mode d'évaluation des frais et de leur recouvrement sur les intéressés.

Art. 181. — En temps de paix, l'autorité militaire, si l'intérêt public l'exige, peut requérir par écrit des dérogations aux dispositions du présent arrêté. Dans ce cas, les compagnies de chemins de fer sont exonérées de toute responsabilité.

Art. 182. — En temps de guerre, le service des chemins de fer relevant tout entier de l'autorité militaire, le Ministre de la guerre pourra apporter aux dispositions du présent arrêté toutes les modifications rendues nécessaires par les circonstances.

Art. 183. — Sont abrogés les arrêtés des 10 janvier 1879, 27 mai 1887 et 9 janvier 1888, ainsi que tous autres arrêtés et circulaires ayant pour objet le transport des matières visées par le présent règlement.

Art. 184. — Le présent arrêté sera notifié aux compagnies de chemins de fer.

Il sera publié et affiché.

Art. 185. — Les préfets, ainsi que les fonctionnaires et agents du contrôle, sont chargés d'en surveiller l'exécution.

CIRCULAIRE MINISTÉRIELLE.

(N° 105)

[4 mars 1898]

Routes nationales. — Sondages des chaussées. — Instructions.

Monsieur l'Ingénieur en chef, l'Administration des travaux publics s'est, de tout temps, préoccupée de l'intérêt qui s'attache à la constatation de l'épaisseur et de la constitution des chaussées empierrées des routes nationales et, dans ce but, elle a fait exécuter, à diverses époques, des sondages généraux destinés à la renseigner sur ce point.

Le dernier de ces sondages remontant à l'année 1891, le moment me paraît venu de procéder de nouveau à cette opération, et j'ai, en conséquence, décidé qu'elle sera entreprise, cette année, dès le mois de novembre, et poursuivie de façon à être terminée à la fin du moins de mai. Toutefois, et par exception, elle pourra se prolonger jusqu'au 30 juin dans les départements où les circonstances climatériques ne permettraient pas de l'achever pour la date susmentionnée du 31 mai.

Les résultats de ces sondages seront successivement consignés dans trois états dont vous trouverez ci-joint les modèles.

Le modèle n° 1 est celui d'un carnet qui devra comprendre autant de feuillets que l'exigera le nombre des sondages à exécuter par l'agent auquel il sera remis. L'instruction placée en tête de cet imprimé donne les renseignements nécessaires, tant à l'exécution des sondages qu'à l'inscription, sur le carnet, des résultats constatés. Elle est complétée par des exemples hypothétiques inscrits sur les types dont je vous adresse un nombre suffisant d'exemplaires pour que vous puissiez en faire remettre à chacun des agents chargés de l'opération.

J'appelle spécialement votre attention sur le nouveau procédé de mesurage des épaisseurs et de détermination du cube des pierres et détritus dont cette instruction prescrit l'adoption.

Cette méthode, que M. l'Inspecteur général Parlier, alors Ingénieur en chef de l'Hérault, a appliquée dans ce département, et qu'il a justifiée par de nombreuses expériences portant sur des chaussées d'épaisseur et de composition variables, répond à une observation formulée par la Commission des Routes nationales, à l'occasion des sondages exécutés en 1891. Dans son rapport sur le résultat de cette opération, cette Commission signalait, en effet, le mode d'exécution des sondages comme de nature à fausser la proportion des détritus et des pierres réellement contenus dans la chaussée, une partie plus ou moins notable de ces pierres se trouvant réduite en détritus par l'effet des coups de pioche qu'exige l'ouverture des fouilles.

Le procédé inauguré par M. Parlier échappe à cette critique, et s'il exige une certaine augmentation de la main-d'œuvre des cantonniers employés à l'exécution des sondages, cet inconvénient ne saurait être mis en balance avec les avantages que procurera une connaissance plus exacte de la constitution des chaussées.

Le registre (modèle nº 2) sera dressé, dans chaque arrondissement, au moyen de renseignements fournis par le carnet (modèle nº 1). Dans la première partie de ce registre, on transcrira les données résultant du dépouillement du carnet et on en déduira, pour chaque section de route, les totaux et moyennes qui concernent cette section. La seconde partie comprend une récapitulation par sections et par routes.

Chaque Ingénieur dressera, en outre, dans la même forme que la seconde partie du registre, mais seulement par routes, la récapitulation générale des sondages de son arrondissement. Cet état, modèle nº 3, vous sera adressé au plus tard le 1er juillet (*).

Vous aurez, de votre côté, Monsieur l'Ingénieur en chef, à tenir, dans votre bureau, un registre semblable à la deuxième partie du registre nº 2 ; il sera établi par arrondissements et par routes ; et la même formule y sera applicable, sauf substitution de la désignation des arrondissements aux numéros des sections.

Vous aurez également à dresser, d'après le modèle nº 3, une récapitulation générale par routes pour votre département. Cet état, qui sera seul envoyé à l'Administration, devra me parvenir, au plus tard, le 1er août (*) prochain. Il sera accompagné d'un rapport dans lequel vous consignerez, avec les documents qui

(*) Dans les départements où les sondages n'auront pu, à raison des circonstances climatériques, être achevés à la fin de mai, les dates du 1er juillet et du 1er août indiquées plus haut seront prorogées d'un mois.

n'auraient pas trouvé place dans l'état, vos observations personnelles, tant sur les résultats constatés que sur le principe et l'application de la nouvelle méthode.

J'insiste, en terminant, Monsieur l'Ingénieur en chef, sur l'importance de l'opération que vous allez entreprendre et, en vous demandant de donner des instructions aux Ingénieurs placés sous vos ordres en vue de la surveillance personnelle qu'il leur appartient d'exercer sur cette partie de leur service, je vous prie d'appeler leur attention sur l'avantage qu'il pourrait y avoir à confier l'exécution du travail, dans certains arrondissements, à un petit nombre d'agents choisis parmi les plus intelligents et les plus consciencieux. C'est d'ailleurs là un détail à régler dans chaque service et qui dépend de la connaissance que chaque Ingénieur doit posséder du personnel placé sous sa direction. Il me suffira donc de vous l'avoir signalé à titre de simple indication.

Vous ne manquerez pas enfin de prendre les mesures nécessaires pour que les fouilles pratiquées dans les chaussées ne restent ouvertes que le temps strictement nécessaire, et qu'en tout cas elles soient comblées avant la fin de chaque journée. C'est là une mesure dont la stricte exécution importe trop essentiellement à la facilité et même à la sécurité de la circulation pour qu'il me soit nécessaire d'insister sur ce point.

Je vous prie de m'accuser réception de la présente circulaire.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,

TURREL.

S ET CHAUSSÉES
—
DÉPARTEMENT
—
RRONDISSEMENT
—
Année 1898.

CARNET DE SONDAGES

REMIS A M.

INSTRUCTION.

Les sondages seront commencés, autant que possible, au mois de mars et terminés à la fin de mai; toutefois, dans les départements où les circonstances climatologiques ne permettraient pas de les achever pour cette époque, ils pourront être continués pendant le mois de juin.

On évitera de les faire pendant les pluies ou lorsque la chaussée est imprégnée d'une humidité qui rendrait difficile le triage de la pierre et des détritus.

Les sondages seront faits tous les 200 mètres, 20 mètres après chaque borne hectométrique de numéro impair (c'est-à-dire 10 mètres plus loin que les sondages effectués en 1891) sur la moitié de la largeur de la chaussée, alternativement à droite et à gauche.

Ils seront effectués de la manière suivante : on isolera une bande d'empierrement de 0m,50 de largeur, au moyen d'une rigole creusée au pic sur tout son pourtour; on rejettera les débris provenant de cette rigole.

L'épaisseur de la bande ainsi isolée sera mesurée sur l'une de ses rives en trois points : l'une des ordonnées sera prise au milieu de la longueur, et les deux autres, de part et d'autre, à une distance égale au tiers de cette longueur.

La bande d'empierrement de 0m,50 sera ensuite détachée du sous-sol ou de la fondation qui sert d'assiette à la chaussée ; à cet effet, elle sera soulevée à l'aide de leviers agissant en dessous; les plaques ainsi obtenues seront désagrégées à la main ou au maillet. Les matériaux provenant de la désagrégation de cette bande seront triés en deux lots, pierres et détritus, à l'aide d'une claie dont les jours auront 0m,02 de largeur franche. Le volume de chaque lot sera mesuré, à moins d'un centième de mètre cube près, au moyen de caisses rectangulaires graduées de 0mc,100 de capacité, où les matériaux seront régalés, par couches, à la main.

Lorsque la chaussée aura une fondation artificielle en blocage, on inscrira la lettre F dans la colonne 4 sur la ligne correspondant au

(Modèle n° 1, format 0m,13 sur 0m,19.)

ROUTE N°

NUMÉROS d'ordre	DATES	EMPLACEMENT des sondages	NATURE de l'assiette de la chaussée	DIMENSIONS DE LA	
				LONGUEUR (demi-largeur de la chaussée)	ÉPAISS[illegible] par ordonnée
1	2	3	4	5	6
1	1er mai..................	24k,12	N	2m,56	0m,162 0 150 0 152
2	1er mai..................	24k,32	F	2m,54	0m,160 0 150 0 145
3	2 mai....................	24k,52	F	2m,50	0m,152 0 150 0 140
4	2 mai....................	24k,72	N	2m,50	0m,122 0 120 0 117
5	2 mai....................	24k,92	N	2m,50	0m,132 0 128 0 125
6	2 mai....................	25k,12	F	2m,55	0m,128 0 124 0 120
7	3 mai....................	25k,32	F	2m,57	0m,117 0 109 0 095
8	3 mai....................	25k,52	N	2m,60	0m,118 0 108 0 090

UNE LONGUEUR EMPIERRÉE DE

…ME …TRIAGE …ériaux …ités	NATURE DES MATÉRIAUX EMPLOYÉS pour		NATURE du SOUS-SOL	OBSERVATIONS
Pierres	le corps de la chaussée	la couche superficielle		
9	10	11	12	13
0m.,12	Calcaires durs (A).........	Porphyres (B).	Terre argileuse	(A) Épaisseur moyenne, 0.100. (B) Épaisseur moyenne, 0.057.
0m.,11	Calcaires	Calcaires	Fondation.	
0m.,10	Calcaires (A) ..	Porphyres (B).	Fondation	(A) Épaisseur moyenne, 0.117. (B) Épaisseur moyenne, 0.03.
0m.,09	Calcaires et cailloux roulés (A)	Calcaires (B) ..	Argile compacte	(A) Épaisseur moyenne, 0.05. (B) Épaisseur moyenne, 0.07.
0m.,08	Cailloux roulés (A)	Porphyres (B).	Rocher.......	(A) Épaisseur moyenne, 0.058. (B) Épaisseur moyenne, 0.070.
0m.,09	Cailloux roulés (A) ..... Porphyres.... Calcaires	Porphyres (B). Silex (C)......	Fondation	(A) Épaisseur moyenne, 0.104. (B) Epaisseur moyenne, 0.020 sur 4 mètres de largeur. (C) Épaisseur moyenne, 0.020 sur 4 mètres de largeur.
0m.,08	Porphyres....	Porphyres....	Fondation.	
0m.,08	Calcaires (A)..	Silex (B)	Terre argileuse	(A) Épaisseur moyenne { 0.050 sur 4 mètres de largeur. 0.105 sur 1m,20 de largeur. (B) Épaisseur moyenne, 0.055 sur 4 mètres de largeur.

sondage. Si la chaussée repose sur le terrain naturel, on inscrira la lettre N.

Si la couche superficielle de la chaussée est composée de matériaux différents de ceux qui composent le corps de la chaussée, on le fera nettement ressortir dans les colonnes 10 et 11, et on indiquera, autant que possible, par une mention insérée dans la colonne d'observation, l'épaisseur moyenne de la couche superficielle dont la nature aura été inscrite dans la colonne 11.

S ET CHAUSSÉES.

ÉPARTEMENT

RONDISSEMENT

SONDAGE DES CHAUSSÉES

EN 1898.

REGISTRE DES SONDAGES.

n° 2, format 0m,21 sur 0m,31.)

PREMIÈRE PARTIE.

RELEVÉ DES SONDAGES.

INSTRUCTION.

Le verso de chaque feuille sera consacré aux chaussées établies *sans fondation*, et le reste aux chaussées *sur fondations.*

Les colonnes 1, 2, 3, 4, 6, 7, 10, 11, 12, 13 seront la reproduction des colonnes correspondantes des carnets.

On n'a pas reproduit, dans le tableau relatif aux chaussées *sur fondations*, la colonne intitulée *Nature du sous-sol*, parce qu'on admet que c'est la fondation qui est le sous-sol de l'empierrement.

La colonne 5 sera le produit des colonnes 3 et 4 multiplié par $0^m,50$.

Les colonnes 8 et 9 se calculeront en divisant respectivement les colonnes 6 et 7 par la colonne 5.

On fera, pour chaque section, les totaux des colonnes 3, 5, 6 et 7, et on établira les moyennes en divisant ces totaux par le nombre des sondages.

La moyenne générale, par section, de la colonne 4 sera le quotient du total de la colonne 5 par le total de la colonne 3 et par $0^m,50$.

Les moyennes générales, par section, des colonnes 8 et 9, seront les quotients des totaux des colonnes 6 et 7 par le total de la colonne 5.

Il sera fait, à la fin du registre, une récapitulation par route, conforme au modèle ci-après.

Un extrait de cette récapitulation sera adressé à l'Ingénieur en chef sur une feuille du modèle n° 3.

1. — CHAUSSÉES SANS FONDATION.

DIMENSIONS DES BANDES			VOLUME APRÈS TRIAGE		RAPPORT AU VOLUME de la bande du volume		NATURE DES MATÉRIAUX employés pour		NATURE du SOUS-SOL	OBSERVATIO
Longueur (demi-largeur de la chaussée)	Épaisseur moyenne	Volume — Col. 3 × col. 4 × 0^{m},50	des détritus	des pierres	des détritus — Col. 6 / Col. 5	des pierres — Col. 7 / Col. 5	le corps de la chaussée	la couche superficielle		
3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
mètres	mètres	m. cubes	m. cubes	m. cubes						

ROUTE N° DE A

tion de à . Longueur sans fondation : 825 mètres.

3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
2 56	0 157	0 201	0 14	0 12	0 70	0 60	(a) Calcaires durs	(b) Porphyres	Terre argileuse	(a) Épaisseu moyenne 0^{m},1((b) Épaisseu moyenne 0^{m},0
2 50	0 120	0 150	0 12	0 09	0 80	0 60	(a) Calcaires et cailloux roulés	(b) Calcaires	Argile compacte	(a) Épaisseu moyenne 0^{m},((b) Épaisseu moyenne 0^{m},(
2 50	0 128	0 160	0 12	0 08	0 75	0 50	(a) Cailloux roulés	(b) Porphyres	Rocher	(a) Épaisseu moyenne 0^{m},0 (b) Épaisseu moyenne 0^{m},0
2 60	0 105	0 136	0 10	0 08	0 73	0 58	(a) Calcaires	(b) Silex	Terre argileuse	(a) 0^{m},050 s 4 mètr de large 0^{m},105 s 1^{m},20 de large (b) 0^{m},055 s 4 m. de large
10 16	»	0 647	0 48	0 37	»	»				
2 54	0 126	0 161	0 12	0 092	0 745	0 571				

2. — CHAUSSÉES SUR FONDATIONS.

NUMÉROS D'ORDRE DES SONDAGES	EMPLACEMENT DES SONDAGES	DIMENSIONS DES BANDES			VOLUME APRÈS TRIAGE		RAPPORT AU VOLUME de la bande du volume		NATURE DES MATÉRIAUX employés pour		OBS[illegible]
		Longueur (demi-largeur de la chaussée)	Épaisseur moyenne	Volume — Col. 3 × col. 4 × 0m,50	des détritus	des pierres	des détritus — Col. 6 / Col. 5	des pierres — Col. 7 / Col. 5	le corps de la chaussée	la couche superficielle	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	[illegible]
	kil.	mètres	mètres	m. cubes	m.cubes	m.cubes					
ROUTE N°			DE				A				
1re Section de			*à*				*. Longueur sur fondations :* 11.200				
2	24 32	2 54	0 152	0 195	0 15	0 11	0 77	0 56	Calcaires	Calcaires	
3	24 52	2 50	0 147	0 184	0 15	0 10	0 81	0 54	(a) Calcaires	(b) Porphyres	(a) Épais[illegible] (b) Épais[illegible]
6	25 12	2 55	0 124	0 158	0 12	0 09	0 76	0 57	(a) Cailloux roulés, porphyres, calcaires	(b) Porphyres (c) Silex	(a) Épais[illegible] (b) Épais[illegible] larg[illegible] (c) Épais[illegible] larg[illegible]
7	25 32	2 57	0 107	0 137	0 09	0 08	0 65	0 59	Porphyres	Porphyres	
TOTAUX....		10 16	»	0 674	0 51	0 38	»	»			
MOYENNES..		2 54	0 133	0 169	0 128	0 095	0 757	0 562			

DEUXIÈME PARTIE.

RÉCAPITULATION DES SONDAGES PAR ROUTE.

INSTRUCTION.

TABLEAUX 1 ET 2

Les nombres des colonnes 2, 5, 7 et 8 seront empruntés à la première partie.

La colonne 3 sera le double de la colonne 3 de la première partie.

La colonne 4 s'obtiendra en multipliant la colonne 2 par la colonne 3.

Les colonnes 9 et 10 seront les produits des colonnes 7 et 8 par la colonne 6.

Les colonnes 11 et 12 seront les quotients des colonnes 9 et 10 par la colonne 2.

Les moyennes générales, par route, des colonnes 3, 5, 7, 8, 11 et 12 s'obtiendront en divisant les totaux des colonnes 4, 6, 9 et 10 respectivement par les totaux des colonnes 2, 4 et 6.

TABLEAUX 3 ET 4.

Les longueurs de chaussées à différents états sont relevées sur le registre ; mais on aura soin de porter sur celles qui ne seraient pas tout à fait déterminées un appoint tel que la somme des longueurs relatives à chaque section soit égale à la longueur réelle de la section.

1. — CHAUSSÉES SANS FONDATION.

NUMÉROS des SECTIONS	DIMENSIONS DE LA CHAUSSÉE					RAPPORT AU VOLUME de la chaussée du volume		VOLUME TOTAL		VOLUME PAR [illegible]	
	LONGUEUR	LARGEUR moyenne	SURFACE — Col. 2 × col. 3	ÉPAISSEUR moyenne	VOLUME — Col. 4 × col. 5	des détritus	des pierres	des détritus Col. 7 × col. 6	des pierres Col. 8 × col. 6	des détritus — Col. 9 / Col. 2	[illegible]
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
	mètres	mètres	m. carrés	mètres	m. cubes			m.cubes	m.cubes	m.cubes	[illegible]
ROUTE N° DE A											
1	825	5 08	4,191	0 126	528	0 745	0 571	393	301	476	[illegible]
2	25,000	5 52	138,000	0 135	18,630	0 852	0 542	15,873	10,097	635	[illegible]
3	12,035	6 00	72,210	0 122	8,809	0 667	0 723	5,876	6,369	488	[illegible]
TOTAUX....	37,860	»	214,401	»	32,667	»	»	22,142	16,767	»	[illegible]
MOYENNES..	»	5 66	»	0 152	»	0 677	0 513	»	»	506	[illegible]
ROUTE N° DE A											
UNIQUE....	13,763	5 13	70,604	0 150	10,590	0 710	0 673	7,519	7,127	546	[illegible]

2. — CHAUSSÉES SUR FONDATIONS.

DIMENSIONS DE LA CHAUSSÉE					RAPPORT AU VOLUME de la chaussée du volume		VOLUME TOTAL		VOLUME PAR KILOMÈTRE		OBSERVATIONS
LON-GUEUR	LAR-GEUR moyenne	SURFACE — Col. 2 × col. 3	ÉPAIS-SEUR moyenne	VOLUME — Col. 4 × col. 5	des détritus	des pierres	des détritus Col. 7 × col. 6	des pierres Col. 8 × col. 6	des détritus — Col. 9 / Col. 2	des pierres — Col. 10 / Col. 2	
2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
mètres	mètres	m. carrés	mètres	m. cubes			m. cubes	m. cubes	m. cubes	m. cubes	

3. — CHAUSSÉES SANS FONDATION.

NUMÉROS des SECTIONS	LONGUEUR TOTALE des chaussées empierrées	LONGUEUR DES CHAUSSÉES dont l'épaisseur moyenne est						où le rapport du volume [illegible] au volume de la chaussée [illegible]			
		de 0m,000 à 0m,050	de 0m,051 à 0m,100	de 0m,101 à 0m,150	de 0m,151 à 0m,200	de 0m,201 à 0m,300	de 0m,301 et au dessus	de 0,000 à 0,400	de 0,401 à 0,600	de 0,601 à 0,800	de 0,8[illegible] à 0,9[illegible]
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
	mètres	mètres	mètres	mètres	mètres	mètres	mètres	mètres	mètres	mètres	mètres
ROUTE N°				DE				A			
1	825	»	»	600	225	»	»	»	»	825	[illegible]
2	25,000	»	»	20,200	4,400	400	»	2,800	22,200	»	[illegible]
3	12,035	»	1,200	10,600	»	235	»	9,600	2,035	400	[illegible]
TOTAUX...	37,860	»	1,200	31,400	4,625	635	»	12,400	24,235	1,225	[illegible]
ROUTE N°				DE				A			
UNIQUE...	13,763	»	400	5,800	6,200	1,363	»	8,000	2,200	2,563	[illegible]

4. — CHAUSSÉES SUR FONDATIONS.

LONGUEUR TOTALE des chaussées empierrées	LONGUEUR DES CHAUSSÉES — DONT L'ÉPAISSEUR MOYENNE EST						OÙ LE RAPPORT DU VOLUME DES DÉTRITUS au volume de la chaussée est				
	de 0m,000 à 0m,050	de 0m,051 à 0m,100	de 0m,101 à 0m,150	de 0m,151 à 0m,200	de 0m,201 à 0m,300	de 0m,301 et au-dessus	de 0,000 à 0,400	de 0,401 à 0,600	de 0,601 à 0,800	de 0,801 à 0,900	de 0,901 et au-dessus
2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
mètres	mètres	mètres	mètres	mètres	mètres	mètres	mètres	mètres	mètres	mètres	mètres

PONTS ET CHAUSSÉES.

DÉPARTEMENT
d

ARRONDISSEMENT
d

SONDAGE DES CHAUSSÉES

EN 1898.

RÉCAPITULATION GÉNÉRALE

PAR ROUTES.

INSTRUCTION.

Les nombres portés aux colonnes de 2 à 12 des table
et aux colonnes de 2 à 13 des tableaux 2 et 4 sont empr
récapitulation figurant à la fin du registre des
(Modèle n° 2.)

Les nombres portés aux colonnes 2, 4, 6, 9 et 10 du
et aux colonnes de 2 à 13 du tableau 6 sont respectiv
sommes des deux nombres correspondants des table
ou des tableaux 2 et 4.

Les moyennes générales des colonnes 3, 5, 7 et 8 des t
3 et 5 sont obtenues en divisant les totaux des colon
et 10 respectivement par les totaux des colonnes 2, 4 et

Les moyennes générales des colonnes 11 et 12 sont
en divisant les totaux des colonnes 9 et 10 par le t
colonne 2.

Dressé par l'Ingénieur so

, le 1898.

(Modèle n° 3, format 0m,21 sur 0m,31.)

1. — CHAUSSÉES SANS FONDATION.

DIMENSIONS DE LA CHAUSSÉE					RAPPORT AU VOLUME de la chaussée du volume		VOLUME TOTAL		VOLUME PAR KILOMÈTRE		OBSERVATIONS
LONGUEUR	LARGEUR moyenne	SURFACE — Col. 2 × col. 3	ÉPAISSEUR moyenne	VOLUME — Col. 4 × col. 5	des détritus	des pierres	des détritus — Col. 7 × col. 6	des pierres — Col. 8 × col. 6	des détritus — Col. 9 / Col. 2	des pierres — Col. 10 / Col. 2	
2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13

2. — CHAUSSÉES SANS FONDATION.

NUMÉROS DES ROUTES	LONGUEUR TOTALE des CHAUSSÉES EMPIERRÉES	LONGUEUR DES CHAUSSÉES									
		DONT L'ÉPAISSEUR MOYENNE EST						OÙ LE RAPPORT DU VOLUME DES au volume de la chaussée			
		de 0m,000 à 0m,050	de 0m,051 à 0m,100	de 0m,101 à 0m,150	de 0m,151 à 0m,200	de 0m,201 à 0m,300	de 0m,301 et au-dessus	de 0,000 à 0,400	de 0,401 à 0,600	de 0,601 à 0,800	de 0,801 à 0,900
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
TOTAUX.											

3. — CHAUSSÉES SUR FONDATION.

DIMENSIONS DE LA CHAUSSÉE					RAPPORT AU VOLUME de la chaussée du volume		VOLUME TOTAL		VOLUME PAR KILOMÈTRE		OBSERVATIONS
LONGUEUR	LARGEUR moyenne	SURFACE — Col. 2 × col. 3	ÉPAISSEUR moyenne	VOLUME — Col. 4 × col. 5	des détritus	des pierres	des détritus — Col. 7 × col. 6	des pierres — Col. 8 × col. 6	des détritus — $\frac{\text{Col. 9}}{\text{Col. 2}}$	des pierres — $\frac{\text{Col. 10}}{\text{Col. 2}}$	
2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	

4. — CHAUSSÉES SUR FONDATION.

NUMÉROS DES ROUTES	LONGUEUR TOTALE des CHAUSSÉES EMPIERRÉES	LONGUEUR DES CHAUSSÉES									
		DONT L'ÉPAISSEUR MOYENNE EST						OÙ LE RAPPORT DU VOLUME DES [...] au volume de la chaussée [...]			
		de 0m,000 à 0m,050	de 0m,051 à 0m,100	de 0m,101 à 0m,150	de 0m,151 à 0m,200	de 0m,201 à 0m,300	de 0m,301 et au-dessus	de 0,000 à 0,400	de 0,401 à 0,600	de 0,601 à 0,800	de 0,801 à 0,900
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
TOTAUX.											

5. — ENSEMBLE DES CHAUSSÉES AVEC OU SANS FONDATION.

Dimensions de la chaussée					Rapport au volume de la chaussée du volume		Volume total		Volume par kilomètre		Observations
Longueur	Largeur moyenne	Surface — Col. 2 × col. 3	Épaisseur moyenne	Volume — Col. 4 × col. 5	des détritus	des pierres	des détritus — Col. 7 × col. 6	des pierres — Col. 8 × col. 6	des détritus — Col. 9 / Col. 2	des pierres — Col. 10 / Col. 2	
2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	

6. — ENSEMBLE DES CHAUSSÉES AVEC OU SANS FONDATION.

NUMÉROS DES ROUTES	LONGUEUR TOTALE des CHAUSSÉES EMPIERRÉES	LONGUEUR DES CHAUSSÉES — DONT L'ÉPAISSEUR MOYENNE EST						LONGUEUR DES CHAUSSÉES — OÙ LE RAPPORT DU VOLUME DES [cut off] au volume de la chaussée est			
		de 0m,000 à 0m,050	de 0m,051 à 0m,100	de 0m,101 à 0m,150	de 0m,151 à 0m,200	de 0m,201 à 0m,300	de 0m,301 et au-dessus	de 0,000 à 0,400	de 0,401 à 0,600	de 0,601 à 0,800	de 0,801 à 0,900
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
TOTAUX.											

LÉGISLATION ET STATISTIQUE ÉTRANGÈRES.

(N° 106)

PORTUGAL.

RÉSULTATS GÉNÉRAUX DE L'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER EN 1896 ET 1895 (*).

A. — Longueurs. — Mouvement des voyageurs et des marchandises.

...tion des réseaux	Années	Longueurs moyennes exploitées	Nombre de voyageurs à toute distance				Nombre de tonnes de marchandises à toute distance	
			1re classe	2e classe	3e classe	Ensemble	Grande vitesse	Petite vitesse
		km.						
...s à voie large.								
...exploitées par l'État.	1896	830	110.270	244.467	991.754	1.346.491	20.602	498.212
	1895	828	104.743	225.100	927.803	1.257.646	18.589	459.946
...exploitées par les ...gnies	1896	1.326	443.672	1.478.877	4.303.946	6.225.495	58.236	1.233.686
	1895	1.324	442.617	1.215.089	3.640.660	5.298.366	68.190	1.094.766
...s à voie étroite.								
...exploitées par les ...gnies	1896	202	78.498	613.725	54.075	746.298	6.109	85.071
	1895	202	69.289	539.931	54.051	663.171	4.978	78.976
...otal	1896	2.358	632.440	2.337.069	5.348.775	8.318.284	84.947	1.816.969
	1895	2.354	616.549	1.980.120	4.622.514	7.219.183	91.757	1.633.688

(*) D'après la publication *Elementos estatisticos dos Caminhos de ferro do continente de Portugal* de 1877-1896 (Lisbonne, Imprensa Nacional, 1897, in-4°, 27 p.).

B. — RECETTES (NON COMPRIS L'IMPÔT).

DÉSIGNATION DES RÉSEAUX	ANNÉES	RECETTES DE L'EXPLOITATION (1)			
		Voyageurs	Marchandises grande vitesse	Marchandises petite vitesse	Ensemble
Réseau à voie large.		francs	francs	francs	francs
Lignes exploitées par l'État	1896	4.249.672	860.138	4.851.532	9.961.342
	1895	4.047.803	802.861	4.518.763	9.369.427
Lignes exploitées par les Compagnies	1896	10.265.730	1.579.794	9.792.597	21.638.121
	1895	9.706.402	1.626.671	9.374.092	20.707.165
Réseau à voie étroite.					
Lignes exploitées par les Compagnies	1896	769.630	97.177	420.297	1.287.104
	1895	722.305	90.546	406.874	1.219.725
Total	1896	15.285.032	2.537.109	15.064.426	32.886.567
	1895	14.476.510	2.520.078	14.299.729	31.296.317

(1) Les conversions sont faites au pair (à raison de 5 fr. 60 au milreis).
(2) Y compris les recettes diverses et les garanties versées par l'État.

C. — DÉPENSES D'EXPLOITATION ET RÉSULTATS FINANCIERS.

DÉSIGNATION DES RÉSEAUX	ANNÉES	DÉPENSES D'EXPLOITATION		EXCÉDENT DES RECETTES DE L'EXPLOITATION SUR LES DÉPENSES	
		totales	kilométriques	totales	kilométriques
Réseau à voie large.		francs	francs	francs	francs
Lignes exploitées par l'État	1896	5.016.850	6.044	4.944.402	5.957
	1895	4.973.433	6.009	4.395.994	5.309
Lignes exploitées par les Compagnies	1896	9.663.702	7.288	11.974.419	9.030
	1895	9.709.375	7.330	10.997.790	8.305
Réseau à voie étroite.					
Lignes exploitées par les Compagnies	1896	734.378	3.636	552.726	2.736
	1895	737.509	3.651	482.216	2.386
Total	1896	15.414.930	6.537	17.471.637	7.410
	1895	15.420.317	6.552	15.876.000	6.742

(N° 107)

ROUMANIE.

RÉSULTATS GÉNÉRAUX DE L'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT PENDANT LES ANNÉES 1896 ET 1895.

Les données qui suivent ont été extraites du XLVII[e] volume de la *Statistique de l'Union des Administrations des chemins de fer allemands*, publié en 1898; elles se rapportent au réseau roumain à voie normale.

Longueurs. — Dépenses d'établissement et Effectif du matériel roulant.

Longueurs construites au 31 décembre			Longueurs moyennes exploitées pendant l'année	Dépenses d'établissement		Effectif du matériel roulant				
Lignes principales	Lignes secondaires	Ensemble		totales	kilométriques	Locomotives	Tenders	Voitures à voyageurs	Wagons à marchandises	Wagons-poste
km.	km.	km.	km.	milliers de francs	francs					
2.188	638	2.826	2.745	749.237	265.123	431	392	813	9.185	88
1.984	638	2.622	2.480	704.265	268.597	423	385	776	8.494	84

B. — Transport des voyageurs.

[illegible] de voyageurs à 1 kilomètre					Recettes des voyageurs									
[illegible]					1re classe		2e classe		3e classe		Militaires		Ensemble	
[illegible]	2e classe	3e classe	Militaires	Ensemble	Totales	par voyageur kilomètre	Totales	par voyageur kilomètre	Totales	par voyageur kilomètre	Totales	par voyageur kilomètre	Total	par voyageur kilomètre
En milliers					milliers de francs	cent.	milliers de francs	cent.	milliers de francs	cent.	milliers de francs	cent.	milliers de francs	cent.
[illegible]	86.501	284.473	16.750	416.337	2.274	7,9	4.772	5,5	10.272	3,6	358	2,1	17.676	4,2
[illegible]	77.545	251.493	18.119	372.827	2.062	8,0	4.386	5,6	9.228	3,6	359	2,0	16.035	4,2

C. — Transport des marchandises.

ANNÉES	GRANDE VITESSE			PETITE VITESSE			ANIMAUX VIVANTS			RECETTES DU TRANSPORT DES MARCHANDISES (*)	
	Nombre de tonnes à un kilomètre	Recettes totales	Recettes par tonne kilométrique	Nombre de tonnes à un kilomètre	Recettes totales	Recettes par tonne kilométrique	Nombre de tonnes à un kilomètre	Recettes totales	Recettes par tonne kilométrique	Recettes totales	[illegible]
	milliers	milliers de francs	cent.	milliers	milliers de francs	cent.	milliers	milliers de francs	cent.	milliers de francs	
1896	6.227	1.371	22,0	554.667	27.544	4,5	6.700	486	7,3	29.936	[illegible]
1895	4.959	1.141	23,0	522.633	24.176	4,6	5.317	381	7,1	26.239	[illegible]

(*) Y compris les recettes accessoires.

D. — Résultats financiers de l'exploitation.

ANNÉES	RECETTES		DÉPENSES		Rapport p. 100 des dépenses aux recettes	PRODUIT NET		[illegible]
	totales	kilométriques	totales	kilométriques		total	kilométrique	
	francs	francs	francs	francs		francs	francs	
1896	49.845.998	18.158	34.384.767	12.526	69,0	15.461.231	5.632	[illegible]
1895	44.135.100	17.796	33.038.752	13.322	74,8	11.096.348	4.474	[illegible]

E. — Accidents survenus dans l'exploitation.

ANNÉES	NATURE DES ACCIDENTS				VICTIMES DES ACCIDENTS SURVENUS DANS L'EXPLOITATION								VICTIMES [illegible]				
	Déraillements	Collisions	Accidents divers	Ensemble	Voyageurs		Agents		Autres personnes		Ensemble		Voyageurs		Agents		[illegible]
					tués	blessés	tués	blessés	tués	blessés	tués	blessés	tués	blessés	tués	blessés	tués
1896.....	49	14	54	117	»	4	1	4	3	1	4	9	6	16	22	19	[illegible]
1895.....	35	33	49	117	»	»	2	»	»	»	2	»	3	3	23	14	[illegible]

PERSONNEL.

(N° 108)

I. — INGÉNIEURS.

1° NOMINATIONS.

Décret du 16 *mai* 1898. — Sont nommés Ingénieurs ordinaires de 3e classe au Corps national des Ponts et Chaussées, pour prendre rang à dater du 1er juin 1898, les Élèves-Ingénieurs hors de concours dont les noms suivent, savoir :

MM. **Mayer** (Eugène),
Parent (Henri),
Lœwy (André),
Richard (Henri),
Alexandre (Paul),
Le Gavrian (Paul),
Willemain (Paul),
Claudet (Juste),
Reynès (André),
Houpeurt (Henri),
Gilles dit **Cardin** (Ch.),
De Mollins (Alphonse),
Leverve (Gaston).

MM. **Coblentz** (Georges),
Tartrat (Paul),
Guillot (Paul),
Métivet (Émile),
Théron (Georges),
Oppenheim (René),
Pouyanne (Albert),
Imbs (Edouard),
Prompsal (Félix),
Conche (Alexandre),
Tintant (Henri),
Doniol (Albert).

2° AVANCEMENTS.

Arrêté du 18 *mai* 1898. — Est porté de 7.000 à 8.000 francs le

traitement des Ingénieurs en Chef de 1re classe dont les noms suivent, savoir :

MM. **Hétier**,	MM. **Thiébaut**,
Polony,	**Gouton**.
Thanneur.	

Arrêté du 18 *mai* 1898. — Sont élevés à la 1re classe de leur grade, pour prendre rang à dater du 1er mai 1898, les Ingénieurs en Chef de 2e classe dont les noms suivent, savoir :

MM. **Heude**,	MM. **Agnellet**,
Lavollée,	**Lefebvre** (Léon),
Schoendoerffer,	**Piéron** (Louis),
Luneau,	**Widmer** (Édouard),
Berthet,	**Glasser** (Georges),
Grandidier,	**Blagé**.

3° RETRAITE.

Date d'exécution.

M. **Hirsch**, Ingénieur en Chef de 1re classe...... 22 mai 1898

M. **Hirsch** est d'ailleurs maintenu en fonctions jusqu'au 30 juin 1898.

4° DÉCÈS.

Date du décès.

M. **Pruchon** (René), Ingénieur ordinaire de 3e classe.................................... 30 janv. 1898

M. **Cirodde** (Alfred), Inspecteur Général honoraire, en retraite.............................. 11 avril 1898

M. **Carbonnel** (Baptiste), Sous-Ingénieur........ 3 mai 1898

5° DÉCISIONS DIVERSES.

Arrêté du 18 *février* 1898. — M. **Salva**, Inspecteur Général de 1re classe, Membre de la Commission des annonces des crues, est nommé Président de cette Commission, en remplacement de M. **Brosselin**, nommé Vice-Président du Conseil Général des Ponts et Chaussées.

Idem. — M. **Parlier**, Inspecteur Général de 2e classe, est nommé Membre de la Commission des annonces des crues, en remplacement de M. **Salva**.

Arrêté du 18 *avril* 1898. — M. **Dumoulin** (Frédéric), Sous-Ingénieur, chargé du service ordinaire et maritime de l'arrondissement de Calvi, est chargé du service ordinaire et maritime de l'arrondissement de Sartène, en remplacement de M. **Zevaco**, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Arrêté du 25 *avril*. — M. **Bonafous** (Audelin), Ingénieur ordinaire de 1re classe attaché, à la résidence de Bordeaux, au service ordinaire du département de la Gironde et au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Strohl**, est chargé, à la résidence d'Ajaccio, des services ci-après désignés, en remplacement de M. **Biraben**, décédé, savoir :

1° Service ordinaire et service maritime du département de la Corse ;

2° Service des études et travaux et Contrôle des études et travaux des chemins de fer de Bastia à Corte, de Mezzana à Corte et de Cazamozza au Fium-Orbo ;

3° Service du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de la Corse.

M. **Bonafous** remplira les fonctions d'Ingénieur en Chef.

Idem. — M. **Garau**, Ingénieur ordinaire de 3e classe attaché, à la résidence de Carcassonne, au service ordinaire du département de l'Aude, est chargé, à la même résidence, de l'arrondissement unique du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en chef **Bouffet** [Lignes de : Pamiers à Limoux — (section comprise entre la sortie de la gare de Moulin-Neuf et Limoux), Lavelanet à Bram — (section comprise entre la sortie de la gare de Moulin-Neuf et Bram), Quillan à Rivesaltes — (section comprise dans le département de l'Aude)], en remplacement de M. **Cornac**, appelé à une autre destination.

Idem. — L'emploi d'Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, précédemment occupé, à la résidence de Dieppe, par M. **Garreta**, est supprimé.

Le nombre des arrondissements du service ordinaire du département de la Seine-Inférieure est ramené de quatre à trois. Les deux arrondissements actuels du Nord et du Nord-Ouest sont réunis en un seul arrondissement, qui sera dénommé arrondissement du Nord, et qui est confié à M. **Herzog**, Ingénieur ordinaire de 2e classe à Dieppe.

Les deux arrondissements entre lesquels se trouve partagé le service maritime de la Seine-Inférieure (2e section) sont réorganisés à nouveau de la manière suivante :

Premier arrondissement. — Littoral compris entre la limite des arrondissements administratifs d'Yvetot et de Dieppe et le port du Tréport;

Port de Dieppe ;

Contrôle des voies ferrées du port de Dieppe :

M. **Herzog**, Ingénieur ordinaire de 2e classe à Dieppe.

Deuxième arrondissement. — Ports du Tréport et d'Eu;

Canal d'Eu à la mer ;

Contrôle des voies ferrées du port du Tréport :

M. **Chevalier** (Alphonse), Ingénieur ordinaire de 3e classe, déjà attaché, à la résidence d'Abbeville, au service ordinaire et maritime du département de la Somme.

M. **Herzog**, Ingénieur ordinaire à Dieppe, est en outre chargé du 2e arrondissement du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en chef **Lechalas** (Ligne de Dieppe au Havre, — section de Dieppe à la ligne de Motteville à Saint-Valery), en remplacement de M. **Garreta.**

Arrêté du 25 *avril* 1898. — M. **Delacourcelle** (Joseph), Conducteur de 3e classe, faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire, attaché à la résidence de Mont-de-Marsan, au service ordinaire du département des Landes et à divers services de navigation et de chemins de fer, est attaché, à la résidence de Vendôme, au service ordinaire du département de Loir-et-Cher, arrondissement du Nord, en remplacement de M. **Bauer**, appelé à un autre service.

M. **Delacourcelle** continuera de remplir les fonctions d'Ingénieur ordinaire.

Arrêté du 28 *avril.* — M. **Doniol** (Auguste), Inspecteur Général de 1re classe, Membre de la Commission des Routes nationales, est nommé Président de cette Commission, en remplacement de M. **Bellom**, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Idem. — M. **Lorieux** (Théodore), Inspecteur Général de 1re classe, est nommé Membre de la Commission des Routes nationales, en remplacement de M. **Doniol.**

Idem. — M. **Eyriaud-Desvergnes**, Inspecteur Général de 1re classe, est nommé Membre de la Commission des Formules

en remplacement de **M. Salva**, nommé Président de cette Commission.

Arrêté du 28 *avril* 1898. — **M. Vicaire** (Jules), Ingénieur ordinaire de 3e classe chargé, à la résidence de Nevers, du 3e arrondissement du service de la 2e section de la navigation de la Loire, est chargé du 2e arrondissement du même service, en remplacement de **M. Cléry**, appelé à une autre destination.

M. Vicaire reste d'ailleurs chargé du 3e arrondissement (Ligne de Bourges à Cosne) du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Callon**.

Arrêté du 5 *mai*. — Un nouvel emploi d'Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées est créé à la résidence de Nantes.

Les arrondissements d'Ingénieur ordinaire entre lesquels sont répartis les différents services des Ponts et Chaussées confiés à **M. Lefort**, Ingénieur en chef à Nantes, sont réorganisés comme il suit :

1° Entretien des routes nationales du département de la Loire-Inférieure ;

Police et curage de tous les cours d'eau non navigables ni flottables du département ;

Annonce des crues à Nantes, travaux de dépense de la levée de la Divate.

M. Martin (François), Conducteur principal faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire, à Nantes.

2° Service de la Navigation de la Loire (4e section) : Entretien et creusement en régie de la Loire Maritime, — Entretien et amélioration des ports du fleuve situés en aval du port de Nantes, — Ateliers de réparation des Coteaux ;

Contrôle des voies ferrées des quais du port de Paimbœuf :

M. Cosmi, Ingénieur ordinaire de 2e classe, à Nantes.

3° Canal maritime de la Basse Loire : Travaux de parachèvement et d'entretien, — Amélioration et entretien de l'Acheneau de ses affluents dans leurs parties navigables ;

Manœuvre des ouvrages de dessèchement et d'irrigation de la vallée de l'Acheneau établis et entretenus par l'État ;

Contrôle des études et travaux et contrôle de l'exploitation des chemins de fer d'intérêt local et des tramways de la Loire-Inférieure :

M. Babin, Ingénieur ordinaire de 1re classe à Nantes.

4° Navigation de la Loire (4e section) : Études et travaux

d'amélioration et d'entretien du port de Nantes, — Construction des estacades de la rive gauche de ce port, — Études d'un pont à transbordeur dans le port, — Travaux de déviation du chenal de la Loire, dans la partie aval du port, — Études et travaux d'amélioration et d'entretien de l'Erdre et de la Sèvre;

Desséchement du lac de Grandlieu, — Syndicats de desséchement et d'irrigation du département de la Loire-Inférieure, — Marais salants de la région de Saint-Nazaire, — Usines de toute nature sur les cours d'eau non navigables ni flottables du département;

Contrôle des voies ferrées des quais de Nantes, — Surveillance des bateaux à vapeur naviguant sur rivières et sur mer :

M. **Gilles** dit **Cardin**, Elève-Ingénieur des Ponts et Chaussées, hors de concours à Nantes.

5° Contrôle de la construction de la ligne de Beslé à la Chapelle-sur-Erdre :

M. **Poisson**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, à Angers.

M. **Cheguillaume**, Ingénieur ordinaire à Nantes, qui cesse d'être chargé du service de la navigation de l'Erdre et de la Sèvre, ne sera plus, par suite, placé sous les ordres de M. l'Ingénieur en Chef **Lefort**.

Arrêté du 5 *mai* 1898. — Sont déclarés hors de concours les Élèves-Ingénieurs de 1re classe dont les noms suivent, savoir :

MM. **Mayer** (Eugène),
Parent,
Lœwy,
Richard,
Alexandre,
Le Gavrian,
Willemin,
Claudet,
Reynès,
Houpeurt,
Gilles dit **Cardin**,
De Mollins,
Leverve,

MM. **Coblentz**,
Tartrat,
Guillot,
Métivet,
Théron,
Oppenheim,
Pouyanne,
Imbs,
Prompsal,
Conche,
Tintant,
Doniol.

Idem. — Les Élèves-Ingénieurs des Ponts et Chaussées déclarés hors de concours reçoivent les destinations suivantes :

1° M. **Mayer** (Eugène) est attaché temporairement au service du Secrétariat du Conseil Général des Ponts et Chaussées;

2° M. **Parent** (Henri) est chargé, à la résidence de Moulins, de l'arrondissement de l'Est du service ordinaire du département de l'Allier, en remplacement de M. **Ficatier**, précédemment appelé à une autre destination ;

3° M. **Lœwy** est chargé d'une mission d'étude en Belgique, Hollande, Allemagne du Nord, Russie et Autriche ;

4° M. **Richard** est chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Montbrison et du 2e arrondissement du service des études du canal de jonction de la Loire au Rhône, en remplacement de M. **Péniguel**, décédé;

5° M. **Alexandre** (Paul) est chargé d'une mission d'étude en Belgique, Hollande, Allemagne du Nord, Russie et Autriche;

6° M. **Le Gavrian** est chargé, à la résidence de Honfleur, de l'arrondissement de l'Est du service ordinaire et maritime du département du Calvados, en remplacement de M. **Roth**, appelé à une autre destination ;

7° M. **Willemin** est chargé, à la résidence de Quimper, de l'arrondissement du Sud du service ordinaire et maritime du département du Finistère et du 2e arrondissement (ligne de Carhaix à Rosporden) du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Considère**, en remplacement de M. **Duperrier**, appelé à une autre destination ;

8° M. **Claudet** est chargé, à la résidence de Lons-le-Saunier, de l'arrondissement du Sud du service ordinaire du département du Jura et de l'arrondissement unique du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Barrand**, en remplacement de M. **Pernot**, Sous-Ingénieur, admis à faire valoir ses droits à la retraite ;

9° M. **Reynès** (André) est attaché, à la résidence de Carcassonne, au service ordinaire du département de l'Aude, en remplacement de M. **Garan**, appelé à un autre service ;

10° M. **Houpeurt** est chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Montreuil-sur-Mer, en remplacement de M. **Husson**, appelé à un autre poste ;

11° M. **Gilles** dit **Cardin** est attaché, à la résidence de Nantes, au service de la navigation de la Loire (4e section) et au service hydraulique du département de la Loire-Inférieure (nouvelle organisation) ;

12° M. **de Mollins** est chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Tournon et du 3e arrondissement (ligne de Tournon

à Lamastre et de Lamastre au Cheylard) du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Gros**, en remplacement de M. **Métour**, mis en service détaché;

13° M. **Leverve** est chargé, à la résidence du Blanc, de l'arrondissement de l'Ouest du service ordinaire du département de l'Indre, en remplacement de M. **Champion**, Sous-Ingénieur, décédé ;

14° M. **Coblentz** est chargé, à la résidence de Libourne, de l'arrondissement du nord du service ordinaire du département de la Gironde et du 3e arrondissement du service de la navigation de la Dordogne, de l'Isle et de la Vezère, en remplacement de M. **Gufflet**, mis en congé illimité ;

15° M. **Tartrat** est chargé, à la résidence de Nevers, du 3e arrondissement du service de la navigation de la Loire (2e section), en remplacement de M. **Vicaire**, appelé à un autre service ;

16° M. **Guillot** est chargé, à la résidence de Condom, de l'arrondissement du Nord du service ordinaire du département du Gers, du 3e arrondissement (ligne de Nérac à Mont-de-Marsan, section comprise entre Nérac et Gabarret et d'Eauze à Auch) du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Marchat** et attaché, en outre, au service hydrométrique des bassins de la Save, du Gers et de la Baïse, en remplacement de M. **Troté**, appelé à une autre destination ;

17° M. **Métivet** est chargé, à la résidence de Vire, de l'arrondissement du Sud-Ouest du service ordinaire du département du Calvados, en remplacement de M. **Olive**, Sous-Ingénieur, admis à faire valoir ses droits à la retraite ;

18° M. **Théron** est chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Redon et du 2e arrondissement du service du canal de Nantes à Brest, 1re section, en remplacement de M. **Labussière**, Sous-Ingénieur, admis à faire valoir ses droits à la retraite ;

19° M. **Oppenheim** est mis à la disposition de M. le Ministre de la Marine pour être attaché au service des travaux hydrauliques du port militaire de Toulon, en remplacement de M. **Stellet**, décédé. Il est placé dans la situation de service détaché ;

20° M. **Pouyanne** (Albert) est mis à la disposition de M. le Gouverneur Général de l'Algérie pour être chargé du service ordinaire et maritime de l'arrondissement de Mostaganem et du 4e arrondissement de la 1re circonscription du Contrôle de la voie et des bâtiments des Chemins de fer Algériens (ligne de Mostaganem à Tiaret), en remplacement de M. **Auric**, appelé à une autre destination. Il est placé dans la situation de service détaché;

21° M. **Imbs** est attaché, à la résidence de Tarbes, au service hydraulique du département des Hautes-Pyrénées et au service des études et travaux relatifs au régime général du bassin de l'Adour et de ses affluents (1re section) et du bassin de la Garonne (bassin de la Neste), en remplacement de M. **Malterre**, précédemment appelé à une autre destination ;

22° M. **Prompsal** est mis à la disposition de M. le Ministre de la Marine pour être attaché au service des travaux hydrauliques du port de Brest, en remplacement de M. **Thual**, décédé. Il est placé dans la situation de service détaché;

23° M. **Conche** est chargé, à la résidence d'Embrun, de l'arrondissement de l'Est du service ordinaire du département des Hautes-Alpes, en remplacement de M. **Journès**, Sous-Ingénieur appelé à une autre destination ;

24° M. **Tintant** est chargé, à la résidence de Mont-de-Marsan, de l'arrondissement du Nord-Est du service ordinaire du département des Landes, du 3e arrondissement du service maritime des départements des Landes et des Basses-Pyrénées et du 1er arrondissement (lignes de Mont-de-Marsan à Saint-Sever, de Saint-Sever à Hagetmau ; de Nérac à Mont-de-Marsan, section comprise entre Gabarret et Mont-de-Marsan et de Condom à Riscle) du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Marchat**. Il est, en outre, attaché au service hydrométrique du bassin de l'Adour (3e section). Il remplace M. **Delacourcelle**, appelé à une autre destination ;

25° M. **Doniol** (Albert) est chargé, à la résidence de Ploermel, de l'arrondissement de l'Est du service ordinaire du département du Morbihan et du 1er arrondissement du service du canal de Nantes à Brest (2e section), en remplacement de M. **Boyer**, Sous-Ingénieur, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Arrêté du 10 *mai* 1898. — Le service de la 4e section de la navigation de la Seine, qui forme actuellement quatre arrondissements d'Ingénieur ordinaire, est réparti, ainsi qu'il suit, en trois arrondissements, savoir :

Premier arrondissement. — Port fluvial et port maritime de Rouen, entre le pont de Brouilly et le kilomètre 249, moins les fanaux 1, 2 et 3 :

M. **Dupont**, Ingénieur ordinaire de 2e classe, à Rouen.

Deuxième arrondissement. — Du kilomètre 249 au kilomètre 328, plus les fanaux 1, 2 et 3 :

M. **Godron**, Ingénieur ordinaire de 2e classe, à Rouen.

Troisième arrondissement. — Du kilomètre 328 à la mer :

M. **Martin**, Ingénieur ordinaire de 2e classe, à Rouen.

Le poste d'Ingénieur ordinaire précédemment occupé par M. **Château** est supprimé.

Décision du 10 *mai.* — M. **Doniol** (Auguste), Inspecteur Général de 1re classe, est désigné pour faire partie du Conseil de l'École nationale des Ponts et Chaussées, en remplacement de M. **Bellom**, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Arrêté du 16 *mai* 1898. — Le service d'études du chemin de fer d'Auch à Lannemezan, supprimé par décision du 13 août 1887, est reconstitué et confié à M. **de Thélin**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, à Tarbes.

Un service d'études est créé pour la ligne de chemin de fer de Sallèles d'Aude à Ventenac d'Aude par Saint-Marcel et Saint-Nazaire. Ce service est réuni aux attributions de M. **Bouffet**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, à Carcassonne.

Un service d'études est créé pour la ligne de Capestang à Colombiers. Ce service est réuni aux attributions de M. **Guibal**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, à Montpellier.

Idem. — M. **Martin** (Camille), Conducteur de 1re classe, attaché au service ordinaire du département des Hautes-Alpes, est chargé, à la résidence de Serres, de l'arrondissement de l'Ouest du même service, en remplacement de M. **Carbonnel**, Sous-Ingénieur, décédé.

M. **Martin** remplira les fonctions d'Ingénieur ordinaire.

II. — CONDUCTEURS.

1° NOMINATIONS.

Sont nommés Conducteurs de 4e classe les candidats déclarés admissibles dont les noms suivent :

28 *avril* 1898. — M. **Valette** (Ferdinand), Commis, Concours de 1894, — n° 64, Rhône, service ordinaire.

Idem. — M. **Charbonnier** (Paul), Commis, Concours de 1894, — n° 136, Maine-et-Loire, service de la 3e section de la navigation de la Loire.

5 *mai.* — M. **Dubourdieu** (Henri), Commis, Concours de 1893, — n° 50, Landes, service des études et travaux du chemin de fer de Bazas à Eauze.

10 *mai.* — M. **Crozat** (Pierre), Commis, Concours de 1892, — n° 72, Maine-et-Loire, service de la 3e section de la navigation de la Loire.

2° SERVICES DÉTACHÉS.

5 *mai* 1898. — M. **Mercier** (Edmon), Conducteur principal attaché, dans le département de Seine-et-Oise, au service des études et travaux du chemin de fer d'Étampes à la ligne d'Argent à Beaune-la-Rolande, est autorisé à entrer au service municipal de la Ville de Paris, pour être employé aux travaux du chemin de fer Métropolitain.

Il est placé dans la situation de service détaché.

Idem. — M. **Faillie** (Louis), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de la Seine, au service du Contrôle de l'exploitation commerciale des chemins de fer de l'État, est autorisé à entrer au service municipal de la Ville de Paris, pour être employé aux travaux du chemin de fer Métropolitain.

Il est placé dans la situation de service détaché.

5 *mai* 1898. — M. **Thierry** (Jean-Baptiste), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de la Seine, au service des études et travaux du chemin de fer de Voves à Toury, est autorisé à entrer au service municipal de la Ville de Paris, pour être employé aux travaux du chemin de fer Métropolitain.

Il est placé dans la situation de service détaché.

Idem. — M. **Labadens** (François), Conducteur de 1re classe, attaché au service ordinaire du département du Finistère, passe au service ordinaire du département d'Oran.

Il est placé dans la situation de service détaché.

Idem. — M. **Buignet** (Henri), Conducteur principal attaché, dans le département de la Seine-Inférieure, au service maritime, — 1re section, est autorisé à entrer au service municipal de la Ville de Paris, pour être employé aux travaux du chemin de fer Métropolitain.

Il est placé dans la situation de service détaché.

13 *mai.* — M. **Perségol** (Camille), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de la Lozère, au service des études et travaux du chemin de fer de Mende à La Bastide, est autorisé à entrer au service municipal de la Ville de Paris, pour être employé aux travaux du chemin de fer Métropolitain.

Il est placé dans la situation de service détaché.

Idem. — M. **Prégermain** (Alphonse), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de Maine-et-Loire, au service de la 3e section de la navigation de la Loire, est autorisé à entrer au service municipal de la Ville de Paris, pour être employé aux travaux du chemin de fer Métropolitain.

Il est placé dans la situation de service détaché.

Idem. — M. **Amat** (Jules), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département des Hautes-Alpes, est autorisé à entrer au service municipal de la Ville de Paris, pour être employé aux travaux du chemin de fer Métropolitain.

Il est placé dans la situation de service détaché.

16 *mai.* — M. **Jacquot** (Joseph), Conducteur de 4e classe attaché au service ordinaire du département de Meurthe-et-

Moselle, est autorisé à entrer au service municipal de la Ville de Lunéville.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

18 *mai* 1898. — M. **Constans** (Casimir), Conducteur de 3e classe, détaché au service municipal de la Ville de Béziers, est mis à la disposition du Ministre des Colonies, pour être employé au Sénégal.

Il continue d'être placé dans la situation de service détaché.

3° CONGÉS ILLIMITÉS

25 *avril* 1898. — M. **Falsimagne** (Louis), Conducteur de 2e classe, précédemment en congé renouvelable, est placé, sur sa demande, dans la situation de congé illimité et autorisé à rester au service de la Compagnie nouvelle de Panama.

5 *mai*. — M. **Bellanger** (Albert), Conducteur de 1re classe attaché, dans le département de la Seine, au service du Contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer d'Orléans, est mis, sur sa demande, en congé illimité et autorisé à entrer, en qualité de Chef de Bureau, au service de la Compagnie générale des Omnibus de Paris.

10 *mai*. — M. **Brun** (Jules), Conducteur de 4e classe, précédemment en congé renouvelable, est placé, sur sa demande, dans la situation de congé illimité et autorisé à rester au service de la Compagnie française des chemins de fer vénézuéliens, à la résidence de Maracaïbo.

18 *mai*. — M. **Onfroy** (Victor), Conducteur de 4e classe, employé au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest (activité), pour la construction de la ligne des Moulineaux à Viroflay, en qualité de Sous-Chef de section à la résidence de Viroflay, est placé, sur sa demande, dans la situation de congé illimité et autorisé à rester au service de la même Compagnie.

4° RETRAITE.

	Date d'exécution.
M. **Elquinet** (Joseph), Conducteur principal, Seine, service de la 3e section de la navigation de la Marne et service de la mission d'étude des moyens mécaniques ou électriques de halage des bateaux	1er juin 1898

5° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Freyche** (Mathieu), Conducteur principal, Ariège, service ordinaire	19 avril 1898
M. **Gross** (Jean), Conducteur principal, Meurthe-et-Moselle, service du canal de la Marne au Rhin.	22 avril 1898
M. **Gommier** (Florent), Conducteur de 1re classe, Eure-et-Loir, service ordinaire	10 mai 1898
M. **Clary** (Fernand), Conducteur de 2e classe, Alpes-Maritimes, service des études et travaux du chemin de fer de Saint-André à Nice	15 mai 1898
M. **Ladrix** (Lucien), Conducteur principal, Haute-Garonne, détaché au service de l'Hydraulique agricole	17 mai 1898

6° DÉCISIONS DIVERSES.

28 *avril* 1898. — M. **Guyard** (Louis), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de la Mayenne, passe dans le département de la Seine, au service de la 3e section de la navigation de la Marne.

3 *mai*. — M. **Lalande** (Georges), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Eure, passe dans le département de la Seine, au service du Contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer de l'Est.

5 *mai*. — M. **Gabon** (Jean), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de la Seine, au service de la 3e section de la navigation de la Marne, passe au service de l'Inspection de l'exploitation commerciale des chemins de fer de l'Etat, même département.

5 *mai* 1898. — M. **Tastet** (Isidore), Conducteur de 3ᵉ classe attaché, dans le département des Landes, au service des études et travaux du chemin de fer de Bazas à Eauze, passe au service ordinaire du même département.

Idem. — M. **Lacorre** (Léonard), Conducteur de 4ᵉ classe, attaché au service ordinaire du département de la Corrèze, passe dans le département de la Haute-Vienne, au service des études et travaux du chemin de fer de Felletin à Ussel.

Idem. — M. **Ducros** (Auguste), Conducteur de 2ᵉ classe, détaché au service ordinaire du département d'Oran, est attaché au service ordinaire du département de la Corrèze.

7 *mai.* — M. **Roussel** (Charles), Conducteur principal attaché, dans le département de la Seine, au service de la Direction du Contrôle des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, passe au service du Contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer d'Orléans, même département.

Idem. — M. **Pascal** (Jules), Conducteur de 3ᵉ classe attaché, dans le département de la Seine, au service des études et travaux du chemin de fer de Voves à Toury, passe au service du Contrôle de l'exploitation technique des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, même département.

Idem. — M. **Jannin** (Alexandre), Conducteur de 3ᵉ classe attaché, dans le département du Nord, au service des voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais, passe dans le département de la Seine, au service des études et travaux du chemin de fer de Voves à Toury.

Idem. — M. **Castet** (Ferdinand), Conducteur principal attaché, dans le département de la Dordogne, au service de liquidation des entreprises du chemin de fer de Montauban à Brive, passe dans le département de Seine-et-Oise, au service des études et travaux du chemin de fer d'Étampes à la ligne d'Argent à Beaune-la-Rolande.

9 *mai.* — M. **Rigollot** (Jean-Baptiste), Conducteur de 2ᵉ classe attaché, dans le département du Puy-de-Dôme, au service des études et travaux du chemin de fer de Saint-Éloy à Pauniat,

passe dans le département de la Haute-Vienne, au service des études du chemin de fer de Bussière-Galant à Saint-Yrieix.

12 *mai*. — M. **Defrance** (Alphonse), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département du Pas-de-Calais, passe dans le département de la Marne, au service de la 2e section de la navigation de la Marne.

18 *mai*. — M. **Pourrière** (Paul), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de la Seine, au service du contrôle de l'exploitation technique des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, passe au service de la Direction du même réseau, même département.

Idem. — M. **Defer** (Henri), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de la Vienne, passe dans le département du Nord, au service des voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais.

Idem. — M. **Prat** (Joseph), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Ardèche, passe au service maritime du département des Bouches-du-Rhône.

L'Éditeur-Gérant : Vve Ch. Dunod.

TOURS. — IMPRIMERIE DESLIS FRÈRES, 6, RUE GAMBETTA.

LOIS.

(N° 109)

[12 février 1898]

Loi ayant pour objet d'approuver une convention passée entre le Ministre des travaux publics et la compagnie des chemins de fer de l'Est, en vue de l'incorporation au réseau concédé à ladite compagnie, du chemin de fer de Vireux à la frontière.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Est approuvée la convention passée, le 12 avril 1897, entre le Ministre des travaux publics et la compagnie des chemins de fer de l'Est, en vue de l'incorporation au réseau concédé à ladite compagnie du chemin de fer de Vireux à la frontière.

Art. 2. — L'enregistrement de la convention approuvée par l'article 1er ainsi que du traité passé, le 9 avril 1897, entre la compagnie des chemins de fer de l'Est et la compagnie du chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse, lesquels sont annexés à la présente loi, ne donnera lieu qu'à la perception du droit fixe de 3 francs.

CONVENTION

ENTRE LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS ET LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE L'EST.

L'an 1897 et le 12 avril,

Entre :

Le Ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État, sous la réserve de l'approbation des présentes par une loi,

D'une part ;

Et la société anonyme établie à Paris sous la dénomination de compagnie des chemins de fer de l'Est, ladite compagnie représentée par MM. van Blarenberghe (Henri-François-Alexandre), Ingénieur en chef des ponts et chaussées, officier de la Légion d'honneur, président du conseil d'administration, et de Boischevalier (Paul-Eugène-Marie), Ingénieur des arts et manufactures, chevalier de la Légion d'honneur, vice-président du conseil d'administration, élisant domicile au siège de ladite société, à Paris, rue et place de Strasbourg, et agissant en vertu des pouvoirs qui leur ont été conférés par délibération du conseil d'administration, en date du 24 mars 1897, et sous réserve de l'approbation des présentes par l'assemblée générale des actionnaires,

D'autre part :

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Art. 1er. — La compagnie des chemins de fer de l'Est est substituée à la compagnie du chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse comme concessionnaire de la ligne d'intérêt général de Vireux à la frontière belge, conformément au traité de cession passé, le 9 avril 1897, entre les deux compagnies. En conséquence, ladite ligne est incorporée dans le réseau de la compagnie de l'Est.

La concession de la ligne de Vireux à la frontière est prorogée au profit de la compagnie de l'Est jusqu'au 26 novembre 1954, date à laquelle expire l'ensemble des concessions faites à cette compagnie.

Art. 2. — La compagnie de l'Est est autorisée à maintenir avec leurs dimensions actuelles les ouvrages d'art de la ligne de Vireux à la frontière qui ne seraient pas entièrement conformes au cahier des charges de la compagnie de l'Est.

Art. 3. — Les recettes et les dépenses d'exploitation de la ligne de Vireux à la frontière belge, les annuités à verser à la compagnie du chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse ou à ses ayants droit, pour prix de la cession, ainsi que les bénéfices et les charges de toute nature pouvant résulter de ladite cession, seront compris dans le compte unique prévu à l'article 9 de la convention du 11 juin 1883.

Art. 4. — La présente convention ne sera passible que du droit fixe de 3 francs.

Fait double, à Paris, les jour, mois et an que dessus.

TRAITÉ

ENTRE LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE L'EST ET LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE L'ENTRE-SAMBRE-ET-MEUSE POUR LA CESSION DE LA LIGNE DE VIREUX A LA FRONTIÈRE BELGE.

Entre :

La compagnie des chemins de fer de l'Est, dont le siège est à Paris,

rue et place de Strasbourg, représentée par MM. van Blarenberghe (Henri-François-Alexandre), Ingénieur en chef des ponts et chaussées, officier de la Légion d'honneur, président du conseil d'administration, et de Boischevalier (Paul-Eugène-Marie), Ingénieur des arts et manufactures, chevalier de la Légion d'honneur, vice-président du conseil d'administration, agissant en vertu des pouvoirs qui leur ont été conférés par délibération du conseil d'administration de ladite compagnie, en date du 24 mars 1897,

D'une part ;

Et la compagnie du chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse, représentée par MM. William Austin, président de la compagnie, et James Brend Batten, membre du conseil d'administration de la compagnie, agissant en vertu des pouvoirs qui leur ont été conférés par délibération du conseil d'administration, en date du 8 avril 1897,

D'autre part ;

Il a été arrêté et convenu ce qui suit, sous la réserve de l'approbation de M. le Ministre des travaux public et des assemblées générales des deux compagnies :

Art. 1er. — La compagnie du chemin de fer de l'Entre-Sambre-et Meuse cède à la compagnie des chemins de fer de l'Est la ligne d'intérêt général de Vireux à la frontière belge vers Marienbourg, concédée par une ordonnance royale du 8 mars 1845.

La compagnie des chemins de fer de l'Est ne pourra prendre possession de cette ligne avant la reprise effective du réseau du Grand central belge par l'État belge.

Elle recevra la ligne entièrement libérée de toute charge antérieure à la remise qui lui en sera faite.

Art. 2. — Pour prix de cette cession, la compagnie des chemins de fer de l'Est versera à la compagnie du chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse ou à ses ayants droit une annuité calculée à raison de 20.000 francs par an, à partir du jour où ladite ligne lui sera remise jusqu'au 8 mars 1939, date à laquelle expire la concession accordée à la société du chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse.

Art. 3. — Le présent traité serait nul de plein droit dans le cas où la compagnie des chemins de fer de l'Est ne serait pas autorisée par le gouvernement français à comprendre dans le compte unique, prévu à l'article 9 de la convention du 11 juin 1883, les recettes et les dépenses d'exploitation de la ligne cédée, les annuités représentant le prix de la cession, ainsi que les bénéfices et les charges de toute nature résultant de l'exécution du présent traité.

Fait double à Paris, le 9 avril 1897.

(N° 110)

[18 février 1898]

Loi portant approbation de la convention passée entre les Ministres des travaux publics et des finances et la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, pour l'incorporation de la ligne du Rhône au mont Cenis dans l'ensemble du réseau principal.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Est approuvée la convention passée, le 14 juin 1897, entre les Ministres des travaux publics et des finances et la société anonyme établie à Paris sous la dénomination de compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, convention ayant pour objet l'incorporation de la ligne du Rhône au mont Cenis à l'ancien réseau de la compagnie.

Art. 2. — L'enregistrement de la présente convention, approuvée par l'article 1er et annexée à la présente loi, ne donner lieu qu'à la perception du droit fixe de 3 francs.

CONVENTION

PASSÉE ENTRE LES MINISTRES DES TRAVAUX PUBLICS ET DES FINANCES ET LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

L'an 1897 et le 14 juin,

Entre M. le Ministre des travaux publics et M. le Ministre des finances, agissant au nom de l'État, et sous réserve de l'approbation des présentes par une loi,

D'une part;

Et la société anonyme établie à Paris sous la dénomination de compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, représentée par M. Tirman, président du conseil d'administration, élisant domicile au siége de ladite société, à Paris, rue Saint-Lazare, 88, et agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par délibération

du conseil d'administration, en date du 11 juin 1897, et sous la réserve de l'approbation des présentes par l'assemblée générale des actionnaires dans le délai de trois mois au plus tard à dater de l'approbation des présentes par une loi,

D'autre part;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — A partir du 1er janvier 1897, le compte de garantie spécial à la ligne du Rhône au mont Cenis sera supprimé et cette ligne sera incorporée à l'ancien réseau de la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée. Elle sera soumise à toutes les règles qui régissent les lignes de ce réseau, en particulier aux dispositions contenues dans les articles 10 à 13 de la convention du 26 mai 1883.

La concession de la ligne du Rhône au mont Cenis expirera, comme celle des autres lignes, le 31 décembre 1958.

Art. 2. — Indépendamment de l'annuité de 1.707.200 fr. 92 inscrite au budget du ministère des finances à l'effet de rembourser à la compagnie les avances faites par elle pour le percement du tunnel du mont Cenis et pour les garanties de 1870 et de 1871, l'État payera à cette dernière pour chacune des années restant à courir jusqu'à l'expiration de la concession :

1° 2.400.000 francs en compensation de la suppression du compte de garantie spécial à la ligne du Rhône au mont Cenis ;

2° 146.000 francs (frais de timbre et de service des titres compris) en représentation des arriérés restant dus sur les garanties des exercices antérieurs à 1897.

L'ensemble de ces annuités viendra en déduction des charges spéciales à la ligne du Rhône au mont Cenis, dont le solde seulement sera ajouté aux prélèvements autorisés par les articles 11 et 13 de la convention du 26 mai 1883.

Au cas où la compagnie procéderait à la conversion des emprunts émis pour ladite ligne, les annuités ci-dessus, à la charge de l'État, seront réduites du montant des économies qui seront réalisées sur les charges des titres correspondant à ces annuités.

Art. 3. — L'État fait remise à la compagnie du montant, en principal et intérêts, de la dette résultant des avances reçues du chef de la garantie spéciale à la ligne du Rhône au mont Cenis, pour tous les exercices antérieurs à celui de son incorporation au réseau principal.

De son côté, la compagnie renonce à demander à l'État le versement des avances restant à recevoir pour la garantie des exercices dont les comptes ne sont pas encore réglés.

Art. 4. — La compagnie exécutera pour le compte de l'État, conformément aux projets approuvés par le Ministre des travaux publics, les travaux de mise à double voie des sections actuellement à voie unique, ainsi que les travaux complémentaires et de parachèvement énumérés à l'état annexé à la présente convention, le tout dans la limite d'un maximum de 22.500.000 francs.

Les dépenses des travaux spécifiés à l'alinéa précédent seront remboursées à la compagnie au moyen d'annuités, dans les conditions déterminées par l'article 8 de la convention approuvée par la loi du 20 novembre 1883.

Le surplus des travaux complémentaires sera à la charge de la compagnie et donnera lieu aux prélèvements prévus aux articles 11 et 13 de ladite convention.

Indication approximative des travaux complémentaires actuellement prévus sur la ligne du Rhône au mont Cenis.

Double voie.

Culoz. — Aix-les-Bains	6.490.000	
Aix. — Chambéry (approuvé)	1.546.000	
Chamousset. — Aiguebelle (approuvé)	840.000	20.746.000
Aiguebelle. — Saint-Jean-de-Maurienne	6.320.000	
Saint-Jean-de-Maurienne. — Saint-Michel	5.550.000	

Gares.

Aix. — Marquises, passages couverts, agrandissements, etc	160.000	
Chambéry. — Marquises, agrandissement, dépôt, postes de conducteurs, etc	250.000	
La Chambre. — Agrandissement et remaniement, etc	160.000	
Saint-Jean-de-Maurienne. — Agrandissement de la P. V., poste de conducteurs, etc	160.000	1.080.000
Modane. — Agrandissement du bâtiment des voyageurs, poste de conducteurs, douane, améliorations de l'éclairage, etc	200.000	
Marquises prévues dans diverses gares	50.000	
Constructions de gares nouvelles, stations ou haltes	100.000	

Alimentation d'eau.

Saint-Pierre-d'Albigny, Aiguebelle, etc		15.000

Enclenchements.

Saint-Jean-de-Maurienne	14.000	20.000
Divers	6.000	
A reporter		20.861.000

Report		20.861.000
Maisons de garde.		
Construction, modification, exhaussement		70.000
Digues.		
Exhaussement des digues du ruisseau Claret...	25.000	60.000
Défense contre les torrents divers	35.000	
Galeries voûtées.		
Prolongement sur 182 mètres du souterrain de la Brèche	360.000	509.000
Galerie et travaux de défense du Pas-du-Roc..	149.000	
Total		22.500.000

(N° 111)

[24 mars 1898]

Loi déclarant d'utilité publique l'établissement, dans les départements de la Somme et de la Seine-Inférieure, d'un chemin de fer d'intérêt local, à voie étroite, de Beaucamps-le-Vieux à Aumale.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans les départements de la Somme et de la Seine-Inférieure, du chemin de fer d'intérêt local, à voie de 1 mètre de largeur entre les bords intérieurs des rails, de Beaucamps-le-Vieux à Aumale.

Art. 2. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit chemin de fer ne sont pas accomplies dans un délai de trois ans à partir de la promulgation de la présente loi.

Art. 3. — Les départements de la Somme et de la Seine-Inférieure sont autorisés à pourvoir à l'exécution de la ligne dont il s'agit, comme chemin de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions, tant des conventions passées le 19 juillet 1897, la première entre le préfet de la Somme et la société générale des

chemins de fer économiques, la seconde entre les préfets de la Seine-Inférieure et de la Somme et la même société, que du cahier des charges annexé à la loi du 17 janvier 1885.

Une copie certifiée conforme de ces conventions restera annexée à la présente loi.

Art. 4. — Pour l'application des dispositions des articles 13 et 14 de la loi du 11 juin 1880, le capital de premier établissement du chemin de fer mentionné à l'article 1er ci-dessus est fixé, à forfait, à la somme de 64.000 francs par kilomètre, sans que la longueur de la ligne à laquelle ce forfait s'applique puisse excéder 10 kilomètres.

Le maximum de la charge annuelle pouvant incomber au Trésor, tant pour les lignes déclarées d'utilité publique par les lois du 17 janvier 1885 et du 22 juillet 1889 que pour la ligne objet de la présente loi, reste fixé à la somme de 300.000 francs.

Art. 5. — La loi du 1er juin 1891, qui a déclaré d'utilité publique l'établissement du chemin de fer d'intérêt local de Beaucamps-le-Vieux à Vieux-Rouen est abrogée.

Département de la Somme.

CONVENTION.

L'an 1897, le 19 juillet,

Entre les soussignés :

M. Bardon, préfet du département de la Somme, agissant au nom et pour le compte dudit département, en vertu :

1° De la loi du 10 août 1871 ;

2° De la loi du 11 juin 1880 sur les chemins de fer d'intérêt local;

3° Du décret réglementaire du 20 mars 1882 ;

4° Des délibérations du conseil général de la Somme, en date des 25 août 1894 et 26 avril 1895,

D'une part ;

Et M. Emile Level, directeur de la société générale des chemins de fer économiques, dont le siège est à Paris, rue d'Antin, n° 7, agissant au nom et pour le compte de ladite société en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par délibération du conseil d'administration, en date du 22 mars 1895,

D'autre part ;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le préfet de la Somme confère à la société générale des

chemins de fer économiques, qui accepte, la construction de la partie, comprise sur le territoire du département de la Somme, d'un chemin de fer d'intérêt local, à voie unique, de 1 mètre de largeur entre les deux rails, de Beaucamps-le-Vieux (Somme) à Aumale (Seine-Inférieure), passant entre Montmarquet et Blangiel et formant le prolongement de la ligne d'Amiens à Beaucamps-le-Vieux, qui fait partie du réseau précédemment concédé à la même société dans le département de la Somme, et lui en concède l'exploitation.

Art. 2. — La présente concession commencera à courir du jour de la déclaration d'utilité publique et prendra fin à la même époque que la concession des autres lignes déjà concédées à la même société dans le département de la Somme.

Art. 3. — La section de la ligne désignée ci-dessus sera en tout conforme aux lignes concédées à la société générale des chemins de fer économiques par la convention du 16 juillet 1884 et déclarées d'utilité publique par la loi du 17 janvier 1885. Elle sera établie suivant les conditions du cahier des charges annexé à la convention susvisée, complétées par les dispositions suivantes, spéciales à la ligne faisant l'objet des présentes :

1° La ligne de Beaucamps-le-Vieux à Aumale aura une longueur maximum de 10 kilomètres, y compris le tronçon à construire dans la Seine-Inférieure ;

2° Elle sera terminée deux ans au plus après l'approbation des projets définitifs par le conseil général. Les projets devront être présentés dans le délai de trois mois à partir de la promulgation de la loi déclarative d'utilité publique ;

3° Une halte sera établie entre Montmarquet et Blangiel, en outre de la station à établir à Aumale, sur le territoire de la Seine-Inférieure, la faculté étant d'ailleurs réservée à la société concessionnaire de faire, si elle le juge convenable, gare commune à Aumale avec la compagnie du Nord, et étant bien entendu qu'il ne résultera de cet usage commun, soit dans le présent, soit dans l'avenir, aucune aggravation de charges pour le département de la Somme.

Art. 4. — Le capital de premier établissement fixé comme il est dit à l'article 5 du traité du 16 juillet 1884, portant concession à la société générale des chemins de fer économiques du réseau départemental de la Somme (292 kilomètres) auquel se rattache la présente section, sera fourni à la société concessionnaire par le département, au fur et à mesure de l'avancement des dépenses, sans pouvoir cependant excéder huit payements trimestriels de 80.000 francs, le premier devant avoir lieu dans le mois qui suivra l'approbation donnée par le conseil général aux résultats des enquêtes parcellaires et le dernier devant être retenu par le département jusqu'au chaînage définitif de la ligne, pour lui permettre de tenir compte de la différence qui pourrait être constatée entre la longueur effective de construction et la longueur maxima de 10 kilomètres, prévue à l'article 3.

Art. 5. — En cas d'insuffisance du produit brut, impôts déduits, de la ligne de Beaucamps-le-Vieux à Aumale, pour faire face aux dépenses d'exploitation tant de la partie de cette ligne à exécuter entre Beaucamps-le-Vieux et la limite du département de la Somme que du tronçon à construire sur le territoire de la Seine-Inférieure, le département de la Somme s'engage à verser à la société concessionnaire, pendant la durée de son exploitation, la somme nécessaire pour couvrir cette insuffisance.

Dans le calcul de cette insuffisance éventuelle, il est entendu que les frais d'exploitation seront évalués comme il est dit à l'article 5 du traité du 16 juillet 1884.

La ligne nouvelle sera, en ce qui concerne l'exploitation, réunie à celle d'Amiens à Beaucamps-le-Vieux.

Art. 6. — Toutes les autres dispositions de la convention du 16 juillet 1884 sont applicables à la présente concession.

Art. 7. — La présente convention ne deviendra définitive que lorsqu'elle aura été approuvée par une loi.

Fait double à Amiens, les jour, mois et an que dessus.

Département de la Seine-Inférieure.

CONVENTION.

L'an 1897, le 9 juillet,

Entre les soussignés :

M. Hendlé, préfet du département de la Seine-Inférieure, agissant au nom et pour le compte dudit département, en vertu :

1° De la loi du 10 août 1871 ;

2° De la loi du 11 juin 1880 sur les chemins de fer d'intérêt local ;

3° Des délibérations du conseil général de la Seine-Inférieure, en date des 28 août 1888, 30 août 1893 et 25 avril 1895, et de la délibération de la commission départementale, en date du 31 mai 1895 ;

Et M. Bardon, préfet du département de la Somme, intervenant à la présente convention à cause des obligations qu'imposent à ce département les articles 3 et 4 pour accepter lesdites obligations; M. Bardon agissant en vertu des délibérations du conseil général de la Somme, en date des 26 août 1887 et 26 avril 1895,

D'une part;

Et M. Emile Level, directeur de la société générale des chemins de fer économiques, dont le siège est à Paris, rue d'Antin, n° 7, agissant au nom et pour le compte de ladite société en vertu des pouvoirs qui

lui ont été conférés par délibération du conseil d'administration, en date du 22 mars 1895,

D'autre part ;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le département de la Seine-Inférieure confère à la société générale des chemins de fer économiques, qui accepte, la construction de la partie du prolongement jusqu'à Aumale du chemin de fer local, à voie unique, de 1 mètre de largeur entre les rails, d'Amiens à Beaucamps-le-Vieux, comprise dans le département de la Seine-Inférieure, et lui en concède l'exploitation.

Art. 2. — La durée de la concession de la ligne, qui fait l'objet de la présente convention, commencera à courir de la date de la déclaration d'utilité publique et prendra fin à l'époque fixée pour l'expiration de la concession de la partie de la même ligne comprise dans le département de la Somme.

La période assignée à la construction pour le tronçon concédé par le département de la Seine-Inférieure est fixée, comme pour la partie principale concédée par le département de la Somme, à deux ans à partir de l'approbation des projets définitifs par le conseil général. Ces projets devront être présentés à l'approbation dans le délai de trois mois à partir de la promulgation de la loi déclarative d'utilité publique.

Art. 3. — La compagnie concessionnaire exécutera et exploitera la ligne dont il s'agit en se conformant aux clauses et conditions du cahier des charges annexé à la convention passée, le 16 juillet 1884, entre la société générale des chemins de fer économiques et le département de la Somme pour l'exécution, dans ce département, des lignes d'intérêt local, à voie étroite, déclarées d'utilité publique par la loi du 17 janvier 1885.

Art. 4. — La présente convention est faite, en ce qui concerne le département de la Seine-Inférieure, sans subvention ni garantie d'intérêt. Les charges financières afférentes au tronçon concédé dans le département de la Seine-Inférieure seront supportées par le département de la Somme, ainsi qu'il résulte des délibérations du conseil général de ce département, en date des 26 août 1887 et 26 avril 1895.

Fait triple à Rouen, les jour, mois et an que dessus.

(N° 112)

[24 mars 1898]

Loi ayant pour objet de concéder à la compagnie des chemins de fer du Midi un raccordement de la gare avec les quais du port de la Nouvelle.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'un raccordement entre la gare de la Nouvelle et le port de cette ville avec voies de quais.

Art. 2. — Ledit raccordement, y compris les voies de quais, est concédé à titre définitif à la compagnie des chemins de fer du Midi, par application des dispositions de l'article 1er, paragraphe 2, de la convention du 9 juin 1883, approuvée par la loi du 20 novembre suivant, et de l'article 3 de la convention du 20 décembre 1894, approuvée par la loi du 4 mai 1895.

La concession est faite, en conséquence, dans les conditions fixées par la convention précitée du 9 juin 1883 et par celle du 16 octobre 1890, approuvée par la loi du 27 mai 1891.

(N° 113)

[25 mars 1898]

Loi ayant pour objet l'approbation d'une convention passée entre le Ministre des travaux publics et la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, pour les avances en argent à fournir à l'État par cette compagnie.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Est approuvée la convention passée, le 20 mai 1897, entre le Ministre des travaux publics et la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne.

Un exemplaire de ladite convention restera annexé à la présente loi.

Art. 2. — L'enregistrement de ladite convention ne donnera lieu qu'à la perception du droit fixe de 3 francs.

CONVENTION.

L'an 1897 et le 20 mai,

Entre le Ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État et sous la réserve de l'approbation des présentes par une loi,

D'une part;

Et la société anonyme établie à Paris sous la dénomination de compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, ladite compagnie représentée par M. Léon Aucoc, président du conseil d'administration, élisant domicile au siège de ladite société, à Paris, boulevard Haussmann, n° 54, et agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par délibération du conseil d'administration, en date du 9 avril 1897, et sous la réserve de l'approbation des présentes par l'assemblée générale des actionnaires dans le délai d'un an, au plus tard, à dater de l'approbation des présentes par une loi,

D'autre part;

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Art. 1er. — La compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne s'engage à avancer chaque année à l'État les sommes destinées aux dépenses qu'il s'est chargé d'effectuer conformément à l'article 11 de la convention annexée à la loi du 20 novembre 1883.

Le montant total maximum des sommes avancées de 1885 à 1897 inclus et à avancer par la compagnie ne pourra dépasser le maximum de 243 millions fixé par l'article 11 de ladite convention.

Art. 2. — L'État fera connaître chaque année à la compagnie, avant le 31 décembre, le montant des avances qu'il lui demandera pour l'année suivante, sans que ce montant puisse dépasser 15 millions.

L'État se réserve le droit de renoncer, pour chaque année, aux avances de la compagnie, en la prévenant dans les mêmes conditions.

Art. 3. — Le versement des avances sera effectué :

1° Pour l'année 1898, le premier tiers, le 1er mai 1898, et les deux autres tiers, en huit termes égaux, le dernier jour de chaque mois, à partir du 31 mai 1898;

2° Pour les années postérieures à 1898, en douze termes mensuels égaux, le dernier jour de chaque mois.

L'ensemble des avances de chaque année sera remboursé par l'État au moyen d'annuités dont la première sera à l'échéance du 31 décembre de l'année suivante, et la dernière à l'échéance du 31 décembre 1957.

Art. 4. — Les sommes avancées chaque année seront majorées d'intérêts calculés d'après le prix moyen de négociation de l'ensemble des obligations émises par la compagnie pendant cette année, ainsi que des frais de service, droit de timbre et tous autres droits à la charge de la compagnie, dont ces obligations sont ou seront frappées.

Ces intérêts, frais et droits, seront décomptés :

1° En ce qui concerne les avances faites en 1898, sur huit mois, pour le premier tiers des avances, et sur trois mois et demi pour les deux autres tiers;

2° Sur cinq mois et demi en ce qui concerne les avances faites postérieurement à 1898.

Le prix moyen sera établi, déduction faite de l'intérêt couru au jour de la vente des titres et en tenant compte de tous les frais quelconques dont la compagnie justifiera.

Le chiffre de l'annuité de remboursement sera arrêté d'après le prix moyen ci-dessus défini et augmenté des frais de service, droits de timbre et tous autres droits à la charge de la compagnie, dont les obligations sont ou seront frappées.

Les annuités seront payées, à terme échu, le 31 décembre de chaque année. La compagnie aura droit, sans qu'elle ait besoin d'en faire la demande, aux intérêts du montant de chacune des annuités, depuis le 1er janvier qui suivra son échéance jusqu'au jour où elle lui aura été effectivement soldée, si le payement n'a été fait dans le courant de janvier. Ces intérêts seront calculés, pour la durée de retard du payement, au taux des emprunts émis par la compagnie pendant l'année où le retard se sera produit.

Art. 5. — L'enregistrement de la présente convention ne donnera lieu qu'à la perception du droit fixe de 3 francs.

Fait double à Paris, les jour, mois et an que ci-dessus.

(N° 114)

[25 mars 1898]

Loi ayant pour objet la déclaration d'utilité publique et la concession définitive à la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée de la 2e section du chemin de fer de Paray-le-Monial à Givors, comprise entre Lozanne et Givors.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement de la 2e section du chemin de fer de Paray-le-Monial à Givors, comprise entre Lozanne et Givors, et passant par ou près Limonest, Tassin, Francheville et Brignais.

En conséquence, la concession de cette ligne, faite à titre éventuel à la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, par la convention du 26 mai 1883, approuvée par la loi du 20 novembre suivant, est rendue définitive dans les conditions prévues par ladite convention.

Art. 2. — Viendront en déduction des dépenses à la charge de l'État les subventions, soit en argent, soit en terrains, qui ont été ou qui seraient offertes par le département, les communes ou les propriétaires intéressés.

(N° 115)

[25 mars 1898]

Loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique l'établissement des chemins de fer de Cheylard à Yssingeaux, de Lamastre au Cheylard et de Brossettes à Dunières, et d'approuver une convention passée entre le Ministre des travaux publics et la compagnie de chemins de fer départementaux.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement :

1° D'un chemin de fer de Cheylard à Yssingeaux ;

2° D'un chemin de fer de Lamastre au Cheylard;

3° D'un chemin de fer de Brossettes à Dunières.

Art. 2. — Est approuvée la convention passée, le 6 février 1898, entre le Ministre des travaux publics et la compagnie de chemins de fer départementaux, pour la concession définitive des chemins de fer désignés à l'article 1er ci-dessus.

Art. 3. — Aucune émission d'obligations ne pourra avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation donnée par le Ministre des travaux publics, après avis du Ministre des finances.

Art. 4. — Le capital de la compagnie des chemins de fer départementaux ne pourra, sans autorisation préalable donnée par décret rendu en conseil d'État, être engagé, directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction ou l'exploitation des lignes qui lui sont concédées.

Art. 5. — Le compte rendu détaillé de l'exploitation sera remis tous les trois mois au Ministre des travaux publics, pour être inséré au *Journal officiel* de la République française.

Art. 6. — L'enregistrement de la convention annexée à la présente loi ne donnera lieu qu'à la perception d'un droit fixe de 3 francs.

CONVENTION.

L'an 1898 et le 6 février,

Entre le Ministre des travaux publics agissant au nom de l'État, et sous réserve d'approbation des présentes par une loi,

D'une part ;

Et la compagnie de chemins de fer départementaux, dont le siège est à Paris, rue Louis-le-Grand, n° 5, représentée par M. Zens, administrateur-directeur de la compagnie, dûment autorisé par délibération en date du 8 mai 1897,

D'autre part ;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le Ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État, concède à titre définitif à la compagnie de chemins de fer départementaux, qui accepte, les chemins de fer ci-après désignés :

1° Ligne du Cheylard à Yssingeaux, passant par ou près Saint-Martin-de-Valamas, Saint-Agrève, Tence, Lapte et Grazac ;

2° Ligne de Lamastre au Cheylard, par le col des Nonières;

3° Ligne des Brossettes (sur la ligne du Cheylard à Yssingeaux) à Dunières (sur la ligne de Firminy à Annonay), par ou près Montfaucon.

Art. 2. — La concession des trois lignes ci-dessus désignées prendra fin en même temps que celle des lignes déclarées d'utilité publique par la loi du 27 juillet 1886, c'est-à-dire le 27 juillet 1985.

Art. 3. — La construction et l'exploitation de ces lignes seront régies par le cahier des charges annexé à la convention du 13 avril 1886.

Toutefois le cautionnement prévu par l'article 68 dudit cahier des charges est fixé à 400.000 francs pour la construction des trois lignes qui font l'objet de la présente convention.

Art. 4. — Les dépenses de toute nature nécessitées par la construction des lignes en question seront à la charge de la compagnie, qui devra y pourvoir au moyen d'obligations dont le nombre, l'époque et le taux d'émission minimum seront fixés par le Ministre des travaux publics.

Le Ministre pourra prescrire le dépôt des fonds à la Caisse des dépôts et consignations, en attendant leur emploi en travaux.

Art. 5. — La dépense de premier établissement des trois lignes ci-dessus est fixée au maximum de 19.987.000 francs.

Ce compte comprendra :

a) Toutes les dépenses réellement faites par la compagnie et dûment justifiées pour les études, la construction et la mise en exploitation des lignes et de leurs dépendances, l'acquisition du matériel roulant, du mobilier des gares et stations et de l'outillage des ateliers faisant l'objet d'un chapitre à part, dont le montant ne pourra excéder 1.007.000 francs ;

b) Les trois cinquièmes de la dépense d'entretien de la voie et des terrassements des sections successivement ouvertes à l'exploitation jusqu'au 31 décembre de l'année qui suivra cette ouverture ;

c) 14 0/0 des sommes portées en compte, en exécution des deux paragraphes qui précèdent pour tenir compte à la compagnie de ses frais généraux et dépenses d'administration centrale, ainsi que de l'intérêt et de l'amortissement des capitaux pendant la période de construction.

Ce quantum sera réduit à 12 0/0 pour les travaux complémentaires exécutés après la mise en exploitation et qui font l'objet de l'article 6 ci-après.

Seront déduits du compte ainsi dressé :

a) Les produits de toute nature afférents aux diverses sections jusqu'à leur mise en exploitation ;

b) Le produit de l'aliénation des propriétés immobilières.

Dans le premier trimestre de chaque année, la compagnie devra remettre au Ministre des travaux publics le compte des dépenses de premier établissement, dressé comme il est dit ci-dessus. Ce compte sera complété dans le premier trimestre de l'année qui suivra l'ouverture à l'exploitation de la dernière section ; il sera, à l'expiration de ce trimestre, majoré, à titre de prime d'économie, de la moitié de la dif-

férence entre le chiffre maximum (19.987.000 francs) fixé ci-dessus et le montant des dépenses réelles.

Art. 6. — Le compte de premier établissement sera augmenté chaque année du montant réel des dépenses complémentaires dont la nécessité sera reconnue par le Ministre des travaux publics pour création ou agrandissement de gares, stations ou haltes, augmentation du matériel et installations nouvelles de toute nature, jusqu'à concurrence d'un chiffre maximum total de 2 millions, pour toute la durée de la concession.

Art. 7. — Le Ministre des travaux publics garantit à la compagnie, pendant toute la durée de la concession, sur le montant du compte de premier établissement, y compris la prime d'économie, le payement d'une somme annuelle égale aux charges effectives des obligations émises, comme il a été dit ci-dessus, le tout dans la limite des maxima indiqués aux articles 5 et 6.

Le prix moyen des obligations sera établi, déduction faite de tous droits, à la charge de la compagnie, dont les titres sont ou seront frappés, et de tous autres frais accessoires dont la compagnie justifiera.

La garantie s'exercera sur le compte d'établissement de chaque ligne ou section de ligne, au fur et à mesure de leur mise en exploitation à dater du 1er janvier qui suivra cette mise en exploitation.

La prime d'économie ne sera admise en compte, pour l'exercice de la garantie, qu'au 1er janvier de l'année qui suivra l'ouverture à l'exploitation de la dernière section du réseau entier sans rétroactivité.

La garantie des dépenses pour travaux complémentaires s'exercera à dater du 1er janvier qui suivra leur réception par les ingénieurs du contrôle.

Art. 8. — La garantie de l'État pour les travaux complémentaires exécutés ou à exécuter, en vertu d'autorisations du Ministre des travaux publics, sur la partie du réseau déclarée d'utilité publique par la loi du 27 juillet 1886, sera calculée comme pour les travaux complémentaires définis à l'article 6 de la présente convention.

L'article 8 de la convention du 13 avril 1886 est abrogé.

En fin de concession ou en cas de rachat, le matériel roulant et tous les autres objets mobiliers de l'ensemble du réseau reviendront à l'État dans les mêmes conditions que les objets immobiliers.

Art. 9. — A dater du 1er janvier qui suivra la date de la loi approuvant la présente convention, la compagnie exploitera, à ses risques et périls et sans garantie de l'État, les trois lignes concédées par cette convention, ainsi que les lignes, déjà en exploitation, déclarées d'utilité publique par la loi du 27 juillet 1886.

Si les recettes d'exploitation d'un exercice sont inférieures aux dépenses réelles, telles qu'elles sont définies ci-après, l'insuffisance restera à la charge de la compagnie.

Ces insuffisances seront portées à un compte d'attente productif d'intérêts simples au taux de 4 0/0 l'an.

Si les recettes d'exploitation sont supérieures aux dépenses réelles, l'excédent sera appliqué en premier lieu à diminuer le montant du compte d'attente dont il vient d'être question. Ce compte une fois soldé, le surplus disponible sera partagé, par moitié, entre l'État et la compagnie, réserve faite pour la période transitoire qui fait l'objet de l'article 10 ci-dessous.

La part du bénéfice d'exploitation revenant à l'État, en vertu du paragraphe précédent, viendra en déduction de la garantie des dépenses de premier établissement stipulée à l'article 7 ci-dessus.

Si cette part vient à dépasser le montant de ladite garantie, la compagnie versera en espèces l'excédent au Trésor.

Art. 10. — Transitoirement, pendant la période qui s'écoulera entre le 1er janvier suivant la loi approbative de la présente convention et le 1er janvier suivant la mise en exploitation de la dernière section du réseau, l'excédent disponible des produits nets après extinction des insuffisances antérieures et de leurs intérêts à 4 0/0 appartiendra en entier à la compagnie ; mais la moitié de cet excédent devra être mise en réserve, au crédit du compte d'attente, en prévision des insuffisances qui pourront se produire après la mise en exploitation du réseau entier.

Si la réserve ainsi constituée n'est pas absorbée par les insuffisances ultérieures, la compagnie pourra en disposer, mais seulement en fin de concession ou en cas de rachat, et après mise en bon état des lignes qui feront retour à l'État.

Art. 11. — Pour l'application des deux articles 9 et 10 ci-dessus, on comprendra dans les dépenses d'exploitation les dépenses des services de la voie, de la traction et de l'exploitation proprement dite, y compris le renouvellement des voies et l'entretien du matériel roulant, l'intérêt, au taux de 4 0/0 l'an, des avances faites par la compagnie pour approvisionnements et pour solder des dépenses courantes en cas d'insuffisance des produits de l'exploitation, les versements de la compagnie aux caisses de retraite et de prévoyance, les impôts, patentes et frais de contrôle, les dépenses relatives aux accidents et aux incendies, sauf dans les cas de fautes lourdes de la compagnie ou de ses agents.

Aux dépenses d'exploitation ci-dessus indiquées, il sera ajouté une majoration de 9 0/0 pour frais généraux et dépenses d'administration centrale.

Art. 12. — Les sommes que l'État aura à verser à la compagnie, en vertu des dispositions de l'article 7 de la présente convention, seront [...]ées par acomptes trimestriels dans les deux mois de la production [des] pièces justificatives, déduction faite des retenues que l'État jugera [uti]le de faire jusqu'au règlement définitif du compte de l'exercice.

[S]i les comptes trimestriels présentés par la compagnie font ressortir [un] excédent disponible à verser au Trésor, par application du dernier [par]agraphe de l'article 9 ci-dessus, ce versement devra être effectué [da]ns les deux mois qui suivront la présentation des comptes.

Art. 13 — Un règlement d'administration publique déterminera les

formes suivant lesquelles la compagnie sera tenue de justifier, vis-à-vis de l'État et sous le contrôle du Ministre des travaux publics, des dépenses pour travaux complémentaires, ainsi que des recettes et des dépenses d'exploitation.

Art. 14. — La présente convention ne sera passible que du droit fixe de 3 francs.

Fait double à Paris, les jour, mois et an que ci-dessus.

DÉCRETS.

(N° 116)

[27 décembre 1897]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Seine, d'une ligne de tramway entre le Champ de Mars à Paris et la place de la Mairie à Saint-Ouen.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Seine, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'une ligne de tramway à traction mécanique, destinée au transport des voyageurs, et éventuellement des messageries ou petits colis, entre le Champ de Mars, à Paris, et la place de la Mairie, de Saint-Ouen.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans le délai de dix-huit mois à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — Le département de la Seine est autorisé à pourvoir à la construction et à l'exploitation de la ligne de tramway dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée, les 6-20 décembre 1897, entre le préfet de la Seine, au nom du département, et: 1° la compagnie générale parisienne de tramways; 2° la compagnie des tramways de Paris et du département de la Seine, agissant conjointement et solidairement, pour la rétrocession du

tramway susmentionné, conformément aux conditions du cahier des charges annexé à cette convention.

Ladite convention, ainsi que le cahier des charges et le plan d'ensemble ci-dessus visés, resteront annexés au présent décret.

Art. 4. — Tant que l'autorisation n'en aura pas été donnée par le Ministre des travaux publics, les voitures du tramway du Champ de Mars à la mairie de Saint-Ouen ne traverseront pas la place de l'Étoile. Le sectionnement de la ligne n'entraînera aucune augmentation de prix pour les voyageurs à qui devront être délivrés des tickets assurant le parcours sur la totalité du trajet.

Ligne de tramway de Saint-Ouen-Champ de Mars (École militaire).

CONVENTION.

Entre le préfet de la Seine, agissant au nom du département de la Seine, conformément à la délibération du conseil général, en date du 29 décembre 1896,

D'une part ;

Et : 1° la société anonyme établie à Paris sous la dénomination de compagnie générale parisienne de tramways, ladite compagnie représentée par M. G. Aigoin, président du conseil d'administration, autorisé à cet effet par délibération du conseil d'administration de la compagnie, élisant domicile au siège de ladite société, boulevard Montparnasse, n° 8[illegible] et conformément à la décision de l'assemblée générale des actionnaires du 29 mars 1895 ;

2° La société anonyme établie à Paris sous la dénomination de compagnie des tramways de Paris et du département de la Seine, ladite compagnie représentée par M. Henrotte, président du conseil d'administration, autorisé à cet effet par délibération du conseil d'administration de la compagnie, élisant domicile au siège de ladite société et conformément à la décision de l'assemblée générale des actionnaires du 15 juin 1894 ;

Les deux compagnies agissant conjointement et solidairement à l'effet des présentes,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le département de la Seine rétrocède, pour le cas où l'État lui en donnerait la concession, aux deux compagnies, qui acceptent conjointement et solidairement, une ligne de tramway de Saint-Ouen au Champ de Mars (École militaire).

Les deux compagnies s'engagent à établir à leurs frais, risques et *périls* la partie de ligne à construire, et à exploiter la ligne dans toute son étendue, en se conformant aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé. Ce cahier des charges est conforme au cahier des charges type approuvé par le décret du 6 août 1881, sauf les modifications apportées aux articles 6, 10, 11, 12, 19, 23, 27, 29, la suppression des articles 7, 8, 24, 25, 26, 28, 30, 32, 34, 37 et 38, et l'addition des articles 19 *bis* et 37 *bis* (*).

Art. 2. — On emploiera la traction électrique avec conducteurs souterrains sur la partie de la ligne située à l'intérieur de Paris et avec fil aérien dit trolley à l'extérieur de Paris.

Toute modification que les compagnies demanderaient à apporter à ce système de traction ne pourra avoir lieu qu'avec l'approbation du conseil général et du conseil municipal de Paris.

Art. 3. — Les voyageurs seront transportés sans transbordement entre le Champ de Mars et la mairie de Saint-Ouen.

Art. 4. — A partir du 31 mai 1910, date d'expiration de la concession des sections empruntées, toutes les dépenses relatives à l'entretien et aux travaux de ces sections seront faites à frais communs par les compagnies signataires de la présente convention et par les concessionnaires des sections empruntées, au prorata du nombre des voyageurs transportés.

Art. 5. — Le département pourra, à toute époque à partir du 31 mai 1910, racheter la rétrocession en prenant à sa charge les dépenses de premier établissement restant à amortir, au moment du rachat, par les compagnies rétrocessionnaires.

A cet effet, les compagnies établiront sous le contrôle de l'administration, dans les six mois qui suivront l'achèvement de la construction de la ligne, le montant de leurs dépenses de premier établissement et l'annuité fixe d'intérêts et d'amortissement nécessaire pour éteindre lesdites dépenses de la date de l'ouverture de la ligne au 31 décembre 1945.

En cas de désaccord au sujet de la fixation du montant des dépenses de premier établissement, ces dépenses seront évaluées par une commission arbitrale.

Les compagnies devront prendre les mesures nécessaires pour que les annuités établies par elles d'après le taux de leur crédit puissent être converties par le département au taux du sien.

Art. 6. — La somme que les compagnies rétrocessionnaires doivent verser chaque année à la date du 1er janvier, afin de pourvoir aux frais du contrôle, sera calculée d'après le chiffre de 75 francs par kilomètre de voie à construire.

Le premier versement aura lieu exceptionnellement le 1er du

(*) Pour le *Cahier des charges*, voir *Ann.* 1882, p. 264; et *Journal officiel* du 29 décembre 1897.

mois qui suivra celui où aura été rendu le décret de concession ; il s'appliquera non plus à une année entière, mais seulement à la partie de celle où aura été rendu le décret qui restera à courir à compter de la date du premier versement. La quotité de ce versement sera réduite en conséquence.

Art. 7. — Avant la signature de l'acte de concession, les compagnies déposeront à la Caisse des dépôts et consignations une somme de 15.000 francs en numéraire ou en rentes sur l'État, calculée conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du Trésor, ou en obligations de la ville de Paris ou de département, avec transfert, au profit de ladite caisse, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

Les quatre cinquièmes en seront rendus aux compagnies rétrocessionnaires par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après l'expiration de la concession.

(N° 117)

[4 janvier 1898]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département du Rhône, d'une ligne de tramway, entre Lyon-Vaise et Saint-Cyr-au-Mont-d'Or.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement dans le département du Rhône, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'une ligne de tramway, à traction électrique, destinée au transport des voyageurs et des petits colis entre Lyon-Vaise (pont Mouton) et Saint-Cyr-au-Mont-d'Or.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas acccomplies dans le délai de deux ans à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — Le département du Rhône est autorisé à pourvoir à la construction et à l'exploitation de la ligne de tramway dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges annexé au décret du 9 juillet 1896 et de la convention ci-dessus visée, du 15 septembre 1896.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée, le 15 septembre 1896, entre le préfet du Rhône, au nom du département, et la société anonyme du tramway d'Ecully, pour la rétrocession du tramway susmentionné.

Ladite convention ainsi que le plan d'ensemble ci-dessus visé resteront annexés au présent décret.

Art. 4. — Il est interdit à la société anonyme du tramway d'Ecully, sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction ou l'exploitation des lignes qui lui sont concédées ou rétrocédées, sans y avoir été préalablement autorisée par décret délibéré en conseil d'État.

CONVENTION.

L'an 1896 et le 15 du mois de septembre,

Entre le département du Rhône, représenté par M. G. Rivaud, commandeur de la Légion d'honneur, officier de l'instruction publique, préfet, agissant en vertu :

1° De la loi du 11 juin 1880;

2° De la loi du 10 août 1871;

3° Des délibérations du conseil général du Rhône, en date des 21 janvier 1895, 28 août 1895 et 18 avril 1896, et de la délibération de la commission départementale du 27 juin 1896,

D'une part,

Et la société anonyme du tramway d'Ecully, dont le siège social est à Ecully, représentée par M. Gindre, président du conseil d'administration, agissant au nom et pour le compte de ladite société, en vertu des pouvoirs qui lui ont été donnés par la délibération du conseil d'administration, en date du 8 mai 1896, dont un extrait est annexé aux présentes,

D'autre part;

Il a été convenu et accepté ce qui suit :

Art. 1er. — Le département du Rhône s'engage à demander à l'État la concession de la construction et de l'exploitation d'une ligne de tramways de Lyon-Vaise (pont Mouton) à Saint-Cyr-au-Mont-d'Or, ayant

son origine sur le quai de Jayr, au droit du pont Mouton, empruntant le quai de Jayr, la rue Saint-Cyr et le chemin de grande communication n° 21 jusqu'à la place publique de Saint-Cyr.

Art. 2. — Le département du Rhône s'engage à rétrocéder cette concession à la société du tramway d'Ecully, qui, de son côté, s'engage, par la présente convention, à exécuter les travaux et à faire l'exploitation, sans subvention ni garantie d'intérêt, comme substituée aux droits et obligations du département, tels qu'ils sont établis dans le cahier des charges annexé au décret en date du 9 juillet 1896, qui a déclaré d'utilité publique la ligne du tramway du pont d'Ecully aux Trois-Renards (commune de Tassin-la-Demi-Lune), sous réserve des clauses et conditions particulières suivantes :

A) *Art.* 2. — Tracé. — La ligne aura le parcours indiqué à l'article 1er de la présente convention.

B) *Art.* 5. — Alignements et courbes, pentes et rampes. — Le maximum des déclivités est fixé à 56 millimètres.

C) *Art.* 8. — Traverses des villes et villages. — A ajouter le paragraphe suivant :

« Toutefois la largeur assignée aux trottoirs pourra être réduite au-dessous de 1m,10, avec l'autorisation de l'administration aux passages ci-après de la traverse de Saint-Cyr :

« 1° Au droit des immeubles Valensot, Gouverne et Parny, point kilométrique 4km,016 du tracé du tramway;

« 2° Au droit de l'immeuble Vialon, point kilométrique 4km,368 du tracé du tramway. »

D) *Art.* 11. — Gares et stations. — Les haltes qui devront être établies tout de suite sont les suivantes :

Lyon-Vaise (quai de Vaise, au droit du pont Mouton), quai de Jayr (place de la Bascule), octroi de la rue de Saint-Cyr, chemin de Rochecardon, chemin de Lachèze, place des Ormes, ancien chemin de Saint-Cyr, place de Saint-Cyr.

E) *Art.* 14. — Nombre minimum des voyages. — Le nombre minimum des voyages qui devront être faits tous les jours, dans chaque sens, est fixé à quinze.

F) Art. 15. — Limitation de la vitesse et de la longueur des trains.

Remplacé par la rédaction suivante : « Les trains se composeront d'une voiture au plus, et leur longueur totale ne dépassera pas 10 mètres ; toutefois il pourra être attelé à la voiture automotrice une voiture de remorque au plus, à la condition que tous les véhicules soient munis d'un frein continu actionné par le mécanicien ; dans ce cas, la longueur du train ne pourra pas excéder 20 mètres.

« La vitesse du train en marche sera au plus de 20 kilomètres à l'heure. »

G) *Art.* 23. — Tarifs et droits à percevoir. — Les tarifs seront les suivants :

VOYAGEURS.

La ligne sera divisée en deux sections :

1° De Lyon-Vaise (pont Mouton) au chemin de Rochecardon;

2° Du chemin de Rochecardon au terminus à Saint-Cyr-au-Mont-d'Or :

TARIF	PRIX		
	de péage	de transport	total
Parcours d'une section, 1re classe.....	0f ,27	0f ,13	0f ,40
Parcours d'une section, 2e classe.....	0 ,10	0 ,05	0 ,15
Parcours total, 1re classe.	0 ,33	0 ,17	0 ,50
Parcours total, 2e classe.............	0 ,16	0 ,09	0 ,25
MESSAGERIES.			
De Lyon-Vaise (pont Mouton) à Saint-Cyr-au-Mont-d'Or, et *vice versa* : Colis de 0 à 50 kilogr. inclus, y compris chargement et déchargement...	0 ,13	0 ,07	0 ,20

ENFANTS.

Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être tenus sur les genoux des personnes qui les accompagnent.

Les colis seront transportés soit par les voitures à voyageurs, dans des compartiments spéciaux ou sur l'impériale, soit dans des wagons spéciaux conformément aux dispositions arrêtées par le préfet, le concessionnaire entendu.

Art. 3. — Avant la signature de l'acte de concession, la compagnie rétrocessionnaire déposera à la Caisse des dépôts et consignations une somme de 10.000 francs en numéraire ou en rentes sur l'État, calculée conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du Trésor avec transfert au profit de ladite caisse de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

Les quatre cinquièmes en seront rendus au concessionnaire par cinquièmes et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après l'expiration de la concession.

Art. 4. — Le rétrocessionnaire devra faire élection de domicile à Lyon.

Dans le cas où il ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à lui adressée sera valable lorsqu'elle aura été faite au secrétariat général de la préfecture du Rhône.

Art. 5. — Le rétrocessionnaire s'engage à n'employer dans la construction et l'exploitation de la ligne qui lui est rétrocédée par la présente convention que du matériel de construction française et à n'utiliser comme agents d'exploitation que des employés de nationalité française, sous réserve des autorisations particulières qui pourraient lui être accordées.

Art. 6. — Les frais de timbre, d'enregistrement et d'expédition, d'impression ou autres auxquels la présente convention pourra donner lieu seront à la charge de la compagnie du tramway d'Ecully.

(N° 118)

[21 janvier 1898]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement à la Rochelle d'une ligne de tramway entre Tasdon et la Pallice.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . .

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans la commune de la Rochelle, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'une ligne de tramway à traction mécanique, destinée au transport des voyageurs entre Tasdon et la Pallice, avec embranchements sur le mail et sur Laleu.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans le délai de deux ans à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — La ville de la Rochelle est autorisée, à pourvoir à la construction et à l'exploitation de la ligne de tramway dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée, le 30 décembre 1897, entre le maire de la Rochelle, au nom de la ville, et M. Mekarski, pour la rétrocession du tramway susmentionné, conformément aux conditions du cahier des charges annexé à cette convention.

Ladite convention, ainsi que le cahier des charges et le plan d'ensemble ci-dessus visés resteront annexés au présent décret.

CONVENTION.

Entre les soussignés :

M. Alcide d'Orbigny, maire de la ville de la Rochelle, agissant au nom et pour le compte de ladite ville en vertu d'une délibération du conseil municipal, en date du 24 mars 1896,

D'une part ;

Et M. Mékarski (Louis), ingénieur civil, demeurant 24, rue d'Athènes, à Paris,

D'autre part ;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — La ville de la Rochelle s'engage à rétrocéder à M. Mékarski, pour une durée égale à celle de la concession qui pourra lui être accordée par l'État, l'établissement et l'exploitation des lignes de tramways définies à l'article 2 du cahier des charges annexé à la présente convention.

Cette rétrocession, qui n'aura d'effet qu'en vertu du décret à intervenir approuvant la susdite convention, est faite sans subvention ni garantie d'intérêts.

Art. 2. — M. Mékarski déclare de son côté accepter cette rétrocession. Elle lui est consentie conformément à la loi du 11 juin 1880, au décret du 6 août 1881, portant règlement d'administration publique pour l'exécution de l'article 38 de cette loi, et aux conditions stipulées dans le cahier des charges de la concession, conditions auxquelles il déclare expressément souscrire.

Il est, en conséquence, subrogé à la ville pour l'exécution pleine et entière dudit cahier des charges, ainsi que des lois et règlements applicables à l'établissement et à l'exploitation des lignes de tramways.

Il est stipulé d'ailleurs que M. Mékarski ou ses ayants droit resteront seuls responsables vis-à-vis des tiers de tous les dommages ou accidents résultant, à un titre quelconque, de l'établissement et de l'exploitation du réseau concédé.

Art. 3. — Le rétrocessionnaire ne sera assujetti envers la ville à aucun droit de stationnement ni à aucune location pour les emplacements occupés par les bureaux d'attente ou de contrôle établis sur la voie publique.

Les plans desdits bureaux devront être soumis à l'approbation préalable de l'administration municipale.

Art. 4. — Il est spécifié, conformément à l'article 30 de la loi du 11 juin 1880, que dans la rédaction du cahier des charges (*) de la con-

---

(*) Pour le *Cahier des charges*, voir le type *Ann.* 1882, p. 292 ; et *Journal officiel* du 29 janvier 1898.

cession ont été modifiés ou supprimés les articles du cahier des charges types indiqués ci-après :

Articles modifiés : 4, paragraphe 2 ; 8, 11, 17, 19, 23 24, 29, paragraphe 1er ; 36, paragraphe 3.

Articles supprimés : 25, 26, 27, 29 ; paragraphes 2, 3 et 4 ; 30, 31, 32, 34, 38, 39, 41.

Art. 5. — Tout le matériel nécessaire à l'établissement et à l'exploitation du réseau concédé sera de provenance française. Il ne sera employé sur le réseau, à l'ouverture du service, que du matériel neuf.

Le personnel attaché à l'exploitation devra être de nationalité française.

Art. 6. — Avant la signature de l'acte de concession, le rétrocessionnaire déposera à la Caisse des dépôts et consignations une somme de 30.000 francs en numéraire ou en rentes sur l'État calculée conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du Trésor, avec transfert, au profit de ladite Caisse, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre. Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

Les quatre cinquièmes en seront rendus au rétrocessionnaire par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après l'expiration de la concession.

Art. 7. — Dans un délai de trois mois à dater de la déclaration d'utilité publique, le rétrocessionnaire devra constituer, pour l'exploitation de son entreprise, une société anonyme au capital d'au moins 500.000 francs.

La société qui sera ainsi formée sera substituée au rétrocessionnaire et deviendra solidairement responsable avec lui, vis-à-vis de la ville, de tous les engagements contractés par lui envers cette dernière.

Cette substitution devra être approuvée par un décret délibéré en conseil d'État, suivant les dispositions de l'article 18 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 8. — Le rétrocessionnaire devra faire élection de domicile à la Rochelle. Dans le cas où il ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à lui adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat de la mairie de la Rochelle.

Art. 9. — Les frais de timbre et d'enregistrement du cahier des charges de la concession, ainsi que du présent traité de rétrocession, seront supportés par le rétrocessionnaire.

Fait et signé en double original à la Rochelle, le 30 décembre 1897.

(N° 119)

[26 janvier 1898]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement dans le département d'Indre-et-Loire de deux lignes de tramways entre Tours et Luynes et entre Tours et Saint-Avertin.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . .

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement dans le département d'Indre-et-Loire, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, de deux lignes de tramways à traction mécanique, destinées au transport des voyageurs et des marchandises entre Tours et Luynes avec embranchement sur Fondettes, et entre Tours et Saint-Avertin avec raccordement de l'ensemble du réseau aux gares de Tours (réseaux d'Orléans et de l'État).

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution desdits tramways ne sont pas accomplies dans le délai de deux ans à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — Le département d'Indre-et-Loire est autorisé à pourvoir à la construction et à l'exploitation des lignes de tramways dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée, le 3 juillet 1897, entre le préfet d'Indre-et-Loire, au nom du département, et la compagnie générale française des tramways pour la rétrocession des tramways susmentionnés, conformément aux conditions du cahier des charges annexé à cette convention.

Ladite convention, ainsi que le cahier des charges et le plan d'ensemble ci-dessus visés, resteront annexés au présent décret.

Art. 4. — Il est interdit à la compagnie générale française de tramways, sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une opération autre que la cons-

truction ou l'exploitation des lignes qui lui sont concédées ou rétrocédées, sans y avoir été préalablement autorisée par un décret délibéré en conseil d'État.

CONVENTION.

Entre les soussignés,

M. Paul Viguié, préfet du département d'Indre-et-Loire, chevalier de la Légion d'honneur, agissant au nom et pour le compte du département, en vertu de la loi du 10 août 1871, de la loi du 11 juin 1880, du décret du 6 août 1881 et des délibérations du conseil général, en date des 22 août 1895, 15 avril 1896 et 28 avril 1897,

D'une part;

Et M. Jules Rostang, président du conseil d'administration, et M. Louis Guary, administrateur-délégué de la compagnie générale française de tramways, dont le siège est à Paris, 60, rue de la Chaussée-d'Antin, agissant en ces qualités et en vertu d'une délibération du conseil d'administration de ladite compagnie, en date du 1er juin 1896,

D'autre part;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le département d'Indre-et-Loire s'engage à demander à l'État la concession du réseau de tramways de Tours (place Choiseul) à Luynes avec embranchement de Mareuil à Fondettes, et de Tours (barrière de Grammont) à Saint-Avertin, et du raccordement de ces lignes dans Tours, de la place du Palais-de-Justice avec les gares (voyageurs et marchandises) des chemins de fer d'intérêt général (réseaux d'Orléans et de l'État), et à rétrocéder cette concession à la compagnie générale française de tramways, qui accepte.

Cette rétrocession n'aura d'effet qu'en cas d'approbation de la présente convention par le décret déclaratif d'utilité publique.

A défaut de cette approbation, la présente convention sera nulle et non avenue et la compagnie générale française de tramways ne pourra prétendre à aucune indemnité.

Art. 2. — La compagnie générale française de tramways déclare accepter cette rétrocession sans subvention ni garantie et s'engager à construire et à exploiter à ses frais, risques et périls, le réseau qui en fait l'objet.

Toutefois il demeure entendu que la compagnie ne sera tenue de traverser, à Saint-Avertin, le chemin de grande communication n° 3 dit « Grande-Rue du Bourg » qu'après la mise à l'alignement des immeubles en saillie sur l'alignement 18-20 du plan de traverse de la route nationale n° 76, approuvé par décret du 5 juin 1879, et cette mise à l'alignement ne sera pas à la charge de la compagnie.

La rétrocession lui est consentie, conformément aux dispositions de la loi du 11 juin 1880, du décret du 6 août 1881, aux conditions stipulées dans le cahier des charges ci-joint et dans la présente convention, conditions auxquelles la compagnie générale française de tramways déclare expressément souscrire.

La compagnie sera, en conséquence, assujettie envers le département d'Indre-et-Loire à toutes les obligations imposées à celui-ci par le cahier des charges (*), de même qu'elle sera subrogée aux avantages en résultant pour le département.

Ce cahier des charges est conforme au type annexé au décret du 6 août 1881, sauf modifications aux articles 5, 6, 7, 10, 11, 12, 13, 16, 23 et 24.

Art. 3. — Entre la place Choiseul et la barrière de Grammont, le tramway empruntera la voie des tramways de Tours, de façon à assurer la continuité des transports sans transbordement, tant de bout en bout des lignes que jusqu'au centre de la ville et aux gares de chemins de fer de Tours.

Art. 4. — La compagnie générale française de tramways s'engage, à cet effet, à substituer, exclusivement à ses frais, la voie de 1 mètre de largeur à la voie de 1m,44 que comportent actuellement les lignes de tramways de Tours, dont ladite compagnie est rétrocessionnaire en vertu du décret du 25 juillet 1876, et à modifier en conséquence le matériel roulant en usage pour l'exploitation desdits tramways.

Cette substitution sera réalisée dans le cas même où la traction par chevaux demeurerait seule autorisée sur les tramways de Tours et devra être terminée dans le délai fixé pour la mise en exploitation des lignes qui font l'objet de la présente rétrocession.

La compagnie générale française de tramways devra toutefois maintenir un troisième rail pour conserver la voie de 1m,44 dans la partie commune avec le tramway de Tours à Vouvray, entre la place de l'Hôtel-de-Ville et le dépôt de Saint-Symphorien.

Art. 5. — La compagnie s'engage, en outre, dès maintenant, à établir et à exploiter à ses frais, risques et périls, dès que la concession en aura été obtenue, des lignes nouvelles destinées à relier, dans Tours, le réseau actuel avec le marché couvert.

Art. 6. — Le service des marchandises sera assuré dès l'origine de l'exploitation, sauf en ce qui concerne le transport des animaux. Ce transport des animaux ne pourra être imposé à la compagnie sur chacune des lignes de Tours à Luynes et à Saint-Avertin que dans le cas où ladite ligne serait prolongée et raccordée avec les chemins de fer d'intérêt local, à voie de 1 mètre, du département.

Les dépenses que nécessitera l'établissement de ce dernier service, de même que toutes autres dépenses complémentaires de toute nature

(*) Pour le *Cahier des Charges*, voir le type, *Ann.* 1882, p. 292 ; et *Journal officiel* du 29 janvier 1898.

qu'occasionnera l'exploitation du réseau rétrocédé, demeureront à la charge exclusive de la compagnie rétrocessionnaire.

Art. 7. — Le péage à payer pour l'emprunt, conformément à l'article 47 du décret du 6 août 1881, des voies des lignes rétrocédées par la présente convention, sera du tiers des tarifs perçus sur lesdites lignes, s'il n'est pas fait de trafic intérieur sur le tronc commun. Ce péage ne pourra dépasser 40 centimes des mêmes tarifs, dans le cas où la partie empruntée serait exploitée concurremment avec la compagnie générale française de tramways.

Art. 8. — La voie des lignes de Tours à Luynes et à Saint-Avertin, y compris la traversée de Tours, sera disposée de façon à y permettre, dans les conditions réglementaires, la circulation du matériel roulant des chemins de fer d'intérêt local, à voie de 1 mètre du département.

Art. 9. — Le matériel roulant des lignes qui font l'objet de la présente rétrocession sera construit et disposé de façon à pouvoir circuler sans transbordement sur l'ensemble des réseaux de chemins de fer d'intérêt local et de tramways à voie de 1 mètre concédés dans le département.

Art. 10. — Le personnel employé sur les lignes rétrocédées à la compagnie générale française de tramways sera exclusivement français.

Art. 11. — Quand le total des recettes brutes annuelles des lignes de Tours à Luynes et Fondettes et de Tours à Saint-Avertin dépassera 190.000 francs, l'excédent de recettes dépassant ladite somme sera partagé entre le département et la compagnie, à raison d'un tiers pour le département et deux tiers pour la compagnie.

La part du département sera, pour chaque année, versée par la compagnie, dans la caisse du trésorier-payeur général, avant le 1er juillet de l'année suivante.

Dans les recettes brutes à compter pour ce partage sera comprise la totalité des recettes des trains de Luynes et Fondettes et de Saint-Avertin et du raccordement avec les gares de Tours jusqu'aux extrémités de leur parcours dans Tours, y compris l'emprunt du réseau urbain.

Art. 12. — En cas d'infraction aux clauses du cahier des charges ou à celles de la présente convention, le préfet, agissant au nom du département, sera en droit d'imposer à la compagnie rétrocessionnaire une amende qui pourra s'élever à 20 francs par jour de retard, indépendamment des dommages et intérêts auxquels ladite compagnie pourrait être condamnée, s'il y a lieu.

Art. 13. — Les frais de timbre, d'expédition, ainsi que tous les autres frais auxquels pourront donner lieu la présente convention et le cahier des charges y annexé, seront, comme ceux d'enregistrement, supportés par la compagnie générale française de tramways, qui devra notamment faire imprimer et remettre au département cent exemplaires de la convention et du cahier des charges.

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT.

(N° 120)

[27 novembre 1896]

Travaux publics. — Décompte accepté ; travaux supplémentaires non justifiés, en dehors de ceux portés au décompte supplémentaire. — (Sieur Duclos contre commune de Labergement-les-Seurre.)

Sur les conclusions *du sieur Duclos tendant à ce que le décompte soit élevé à la somme de* 24.000 *francs :*

Considérant que les travaux dont le sieur Duclos était adjudicataire ont fait l'objet, à la date du 1er octobre 1889, d'un procès-verbal de réception provisoire renfermant un décompte général des travaux effectués par lui ; que ce procès-verbal, qui fixait à 11.675 fr. 20, rabais déduit, le décompte des travaux et à 1.207 fr. 68 le solde restant dû à l'entrepreneur, a été accepté et signé par le sieur Duclos, sans protestation ni réserve;

Considérant qu'à la date du 2 octobre 1890 il a été procédé à la réception définitive ; que dans ce second procès-verbal la commune, tenant compte au sieur Duclos de quelques travaux supplémentaires exécutés par lui, a fixé le solde de l'entreprise à 1.308 fr. 60 ; que le sieur Duclos n'a pas justifié avoir exécuté d'autres travaux supplémentaires pour le compte de la commune ;

Sur les conclusions du sieur Duclos tendant à l'allocation de 20.000 *francs à titre de dommages-intérêts :*

Considérant que le requérant n'allègue aucun fait de la commune qui ait pu lui porter préjudice ; que, de ce qui précède, il résulte que c'est avec raison que, sans ordonner d'expertise, le conseil de préfecture a rejeté la réclamation du sieur Duclos... (Rejet.)

(N° 121)

[27 novembre 1896]

Travaux publics. — Dommages. — Mines. — Arrêté préfectoral. — Périmètre interdit à raison du voisinage d'un chemin de fer. — Compagnie concessionnaire. — Droit à indemnité. — Redevances tréfoncières. — (Compagnie de Lyon et autres contre divers.)

Fixation de l'indemnité. — Pour établir le chiffre de l'indemnité due, le conseil de préfecture a pu rechercher la consistance du gîte minéral dans le périmètre interdit, grâce aux travaux d'exploitation déjà faits et tenir compte de la durée de l'exploitation et du retard dans la réalisation des redevances tréfoncières qui en est la conséquence (Compagnie de Lyon contre Tézenas, 1re esp.) (*).

— Il y a lieu aussi de tenir compte des difficultés d'extraction et des autres causes qui auraient pu influer sur l'exploitation (Houillères de Rive-de-Gier, 2e esp.), notamment des dangers d'incendie (Compagnie de Lyon contre David, 4e esp.).

— Les frais généraux et les frais d'épuisement doivent être déduits pour fixer le bénéfice net (Houillères de Rive-de-Gier, 2e esp.).

— L'éventualité de la levée de l'interdiction ne saurait, au contraire, être prise en considération si l'importance des frais que nécessiterait la reprise de l'exploitation devait rendre l'opération trop onéreuse (Houillères de Rive-de-Gier, 2e esp.) (Compagnie de Lyon contre Thiollière, 3e esp.).

Droit à indemnité. Question transitoire. Loi du 27 juillet 1880. — En présence d'un arrêté par lequel le préfet, antérieurement à la loi du 27 juillet 1880, interdit, jusqu'à ce qu'il en soit autrement ordonné, l'exploitation d'une partie de concession minière, en vue de protéger un tunnel dépendant d'une voie ferrée, les concessionnaires de mines, aussi bien que les propriétaires de la surface, sont fondés à demander à la compagnie exploitante la réparation du dommage résultant soit de l'interdiction d'extraire les produits de la mine, soit de la suppression des redevances tréfoncières auxquelles ils auraient eu droit si la mine avait continué à être

(*) Voy. 5 février 1875, Ogier et Larderet (*Ann.* 1877, p. 31); — 22 mai 1896, Compagnie de Lyon (*Ann.* 1897, p. 453).

exploitée (Compagnie de Lyon contre Tézenas, 1re esp. ; — Houillères de Rive-de-Gier, 2e esp.) (*).

— Un concessionnaire de mines, — dont la concession, antérieure à celle d'un chemin de fer qui vient traverser son périmètre, ne contient aucune clause qui prohibe, en vue de l'établissement de ce chemin, l'exploitation d'une partie de ce périmètre, — est fondé à réclamer une indemnité à raison de l'interdiction qui lui a été faite, par décision ministérielle, d'opérer aucune extraction à moins d'une certaine distance de l'axe du chemin de fer (Houillères de Rive-de-Gier, 2e esp.) (**).

Ayants droit à l'indemnité. — Les droits des parties comme ayants droit du concessionnaire étant reconnus par elles, l'indemnité leur est allouée dans la proportion de leurs droits (Houillères de Rive-de-Gier, 2e esp.).

— Lorsqu'une partie de la propriété du tréfonds est contestée, l'indemnité afférente à cette partie doit être réservée (Compagnie de Lyon contre Tézenas, 1re esp.).

Intérêts. — Il n'y a lieu d'allouer les intérêts d'une indemnité du jour où ils sont demandés, qu'autant que le droit à indemnité existait à cette époque. Si le droit n'est né qu'ultérieurement, les intérêts ne sont dus que du jour où ils sont demandés à nouveau (Compagnie de Lyon contre Tézenas, 1re esp. ; — Houillères de Rive-de-Gier, 2e esp.) (*).

— Les intérêts ne sont pas dus à partir de l'arrêté d'interdiction, mais seulement du jour de la demande en justice (Houillères de Rive-de-Gier, 2e esp.) (*).

• 1re ESP. — Compagnie de Lyon contre consorts Tézenas.

SUR LES CONCLUSIONS *de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée tendant à faire décider que l'interdiction d'exploiter la houille existant dans le tréfonds de la propriété des consorts Tézenas ne peut donner lieu à aucune indemnité au profit de ceux-ci :*

Considérant que les arrêtés préfectoraux des 3 juillet 1857 et 22 mars 1866 ont interdit l'exploitation de la houille dans le voi-

(*) Voy. 5 février 1875, Ogier et Larderet (*Ann.* 1877, p. 31); — 22 mai 1896, Compagnie de Lyon (*Ann.* 1897, p. 453).

(**) Voy. 15 juin 1864, Mines de Combes, p. 577, et, en note, les conclusions de M. Robert, commissaire du gouvernement (*Arr. du C. d'Ét.*).

sinage du tunnel de Terrenoire en vue de protéger cet ouvrage, que cette interdiction doit durer jusqu'à ce qu'il en soit autrement ordonné; que, si la loi du 27 juillet 1880 a étendu aux voies de communication les mesures de protection que le préfet a le droit de prendre en vertu de l'article 50 de la loi du 21 avril 1810, dont l'application ne peut donner lieu à indemnité en faveur soit du concessionnaire de la mine, soit du propriétaire de la surface, ces dispositions ne sauraient faire refuser tout droit à indemnité aux consorts Tézenas, les arrêtés d'interdiction ayant produit leur effet antérieurement à la loi du 27 juillet 1880; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture a décidé qu'il a été causé aux consorts Tézenas un dommage dont la réparation incombe à la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée;

En ce qui concerne la fixation de l'indemnité :

Considérant que, pour établir la dépréciation de valeur subie par la propriété des consorts Tézenas, le conseil de préfecture a cherché à déterminer la consistance du gîte minéral contenu dans le massif interdit, que les travaux d'exploration précédemment effectués lui ont permis de reconnaître; que c'est avec raison qu'il a tenu compte de ce que la levée de l'interdiction et la reprise de l'exploitation sont encore possibles et a recherché les causes de toute nature qui auraient pu influer sur l'exploitation, notamment en en prolongeant la durée;

Mais considérant qu'il résulte de l'instruction que, pour tenir compte de la durée de l'exploitation et du retard dans la réalisation des redevances tréfoncières qui en est la conséquence, le conseil de préfecture a réduit l'indemnité due aux consorts Tézenas dans une trop large mesure; que, dans ces circonstances, et sans qu'il soit besoin de recourir à un complément d'expertise, l'arrêté attaqué doit être réformé et l'indemnité portée, d'après les chiffres fournis par l'expertise, de 5.245 fr. 35 à 7.480 fr. 35.

En ce qui concerne le tréfonds du ruisseau d'Avaize :

Considérant que c'est avec raison que le conseil de préfecture a réservé l'indemnité affectée au tréfonds du ruisseau d'Avaize, jusqu'à ce qu'il ait été statué par la juridiction compétente sur la propriété de ce tréfonds qui est contestée aux consorts Tézenas;

En ce qui concerne les intérêts :

Considérant que les consorts Tézenas ne justifient pas qu'il leur appartient, dès le 26 juillet 1869, date à laquelle ils ont demandé

les intérêts pour la première fois, d'exiger la réalisation de leurs droits à des redevances tréfoncières; qu'il résulte de l'instruction qu'il en était autrement à raison de l'avancement de l'exploitation de la mine, lorsque les consorts Tézenas ont formé, le 29 juillet 1889, une nouvelle demande d'intérêts, que c'est donc seulement à partir de cette date qu'il y a lieu de leur allouer les intérêts;

En ce qui concerne les intérêts des intérêts : Considérant qu'il y a lieu de faire droit aux demandes de capitalisation d'intérêts présentées par les consorts Tézenas les 4 novembre 1890 et 17 octobre 1893, dates auxquelles les intérêts leur étaient dus depuis plus d'un an;

En ce qui concerne les frais d'expertise : Considérant que, dans les circonstances de l'affaire, c'est avec raison que le conseil de préfecture les a mis en totalité à la charge de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée... (L'indemnité est portée de 5.245 fr. 35 à 7.480 fr. 35, avec intérêts à partir du 29 juillet 1889. Les intérêts seront capitalisés aux 4 novembre 1890 et 17 octobre 1893. Les dépens seront supportés par la compagnie.)

2e ESP. — Société des houillères de Rive-de-Gier et sieurs Coste, Clavel et Cie.

SUR LES CONCLUSIONS *de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée tendant à faire décider que l'interdiction d'exploiter la houille dans une zone voisine de la voie ferrée ne peut donner lieu à aucune indemnité au profit des concessionnaires des mines des Combes et d'Egarande :*

En ce qui concerne les sieurs Coste, Clavel et Cie :

Considérant que le décret au contentieux rendu à la date du 15 juin 1864, sur l'instance pendante entre la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée et les sieurs Coste, Clavel et Cie, ayants droit des concessionnaires des mines des Combes et d'Egarande, a reconnu que la concession de ces mines, antérieure à celle du chemin de fer de Saint-Étienne à Lyon, ne contient aucune clause qui prohibe, en vue de l'établissement du chemin de fer, l'exploitation d'une partie du périmètre desdites mines; qu'il a décidé, en conséquence, que l'interdiction, prononcée par l'arrêté ministériel du 11 juin 1844, d'opérer aucune extraction à moins de 30 mètres d'un plan ver-

tical passant par l'axe du chemin de fer, constitue pour les concessionnaires un dommage dont la réparation incombe à la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée; qu'il y a donc chose jugée sur ce point entre cette compagnie et les sieurs Coste, Clavel et Cie;

En ce qui concerne la Société des houillères de Rive-de-Gier:

Considérant que, si la Société des houillères de Rive-de-Gier n'était pas partie à l'instance tranchée par le décret ci-dessus visé du 15 juin 1864, et si elle ne peut opposer à la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée l'exception de chose jugée, — elle est l'ayant droit pour partie des concessionnaires primitifs, de même que les sieurs Coste, Clavel et autres; que, sur les conclusions de ceux-ci, le décret du 15 juin 1864 a déjà décidé, ainsi qu'il a été précédemment exposé, que l'interdiction prononcée par l'arrêté ministériel du 11 juin 1844 constitue un dommage dont la réparation est due aux concessionnaires, et que la compagnie ne produit aucun argument ni aucun motif démontrant qu'il n'y a pas lieu de statuer de même sur les conclusions de la Société des houillères de Rive-de-Gier;

En ce qui concerne le chiffre de l'indemnité:

Considérant que, pour fixer le montant de l'indemnité, le conseil de préfecture a cherché à déterminer la consistance du gîte minéral contenu dans le massif interdit que les travaux d'exploration antérieurement effectués ont permis de reconnaître;

Considérant qu'il résulte de l'instruction, d'une part, que c'est avec raison que le conseil de préfecture a reconnu que le périmètre de Pic-Pierre ne contenait aucune quantité appréciable de charbon susceptible d'être exploité; — que c'est également avec raison que l'arrêté attaqué a réduit l'évaluation faite par les experts de la quantité de houille contenue dans les périmètres des Combes et d'Egarande, afin de tenir compte des difficultés d'expertise et des causes de toute nature qui auraient pu influer sur l'exploitation; — qu'enfin il a classé les frais généraux et les frais d'épuisement parmi les charges qui grèvent l'exploitation et entrent en déduction pour établir le bénéfice net;

Considérant, d'autre part, qu'il résulte de l'instruction que, si la levée de l'interdiction venait à se produire, l'importance des frais, que nécessiterait la reprise de l'exploitation, rendrait l'opération si onéreuse, qu'il ne peut, contrairement aux conclusions de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, être fait état de cette éventualité; — que, de ce qui précède, il résulte que ni les requérants, ni la compagnie

n'établissent qu'en fixant à 21.332 francs pour le périmètre des Combes et à 18.485 francs pour le périmètre d'Egarande l'indemnité accordée aux requérants, le conseil de préfecture ait fait une inexacte évaluation du préjudice dont il est dû réparation aux concessionnaires de la rivière ;

Considérant que, conformément aux conclusions de la Société des houillères de Rive-de-Gier et des sieurs Coste, Clavel et Cie, qui représentent tous les ayants droit des concessionnaires primitifs des mines des Combes et d'Egarande, il y a lieu de décider que l'indemmité de 18.485 francs, afférente au périmètre d'Egarande, sera attribuée en entier à la Société des houillères de Rive-de-Gier, et que l'indemnité de 21.332 francs, afférente au périmètre des Combes sera attribuée, suivant la proportion indiquée par les requérants eux-mêmes jusqu'à concurrence de 12.398 fr. 225 à cette société et pour le surplus (8.933 fr. 775) aux sieurs Coste, Clavel et Cie;

En ce qui concerne les intérêts:

Considérant que les requérants ne justifient pas de leur droit à une indemnité exigible dès la date de l'arrêté d'interdiction, ni dès le 27 juin 1861, jour auquel les intérêts ont été demandés pour la première fois par les sieurs Coste et Clavel; qu'il en était autrement, à la date du 27 juin 1884, lorsque la Société des houillères de Rive-de-Gier a demandé les intérêts des indemnités qui lui sont dues à raison de l'interdiction d'exploiter dans le périmètre d'Egarande, — et à la date du 1er juillet 1884, lorsque les sieurs Coste et Clavel et la Société des houillères de Rive-de-Gier ont demandé les intérêts des indemnités afférentes au périmètre des Combes ; — que c'est donc à partir du 27 juin 1884 que les intérêts doivent courir au profit de la Société des houillères de Rive-de-Gier pour l'indemnité à elle allouée pour le périmètre d'Egarande, et à partir du 1er juillet suivant au profit de la même Société et des sieurs Coste et Clavel en ce qui concerne le périmètre des Combes;

En ce qui concerne les intérêts des intérêts. . . . .

En ce qui concerne les frais d'expertise:

Considérant que, dans les circonstances de l'affaire, c'est à tort que le conseil de préfecture a fait supporter les frais d'expertise pour les deux tiers par les requérants, qu'ils doivent être mis en entier à la charge de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée... (La compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée paiera : 1° à la *Société des houillères de Rive-de-Gier*, à raison du dommage résultant de l'in-

terdiction de l'exploitation, en ce qui concerne le périmètre d'Egarande, une indemnité de 18.485 francs avec intérêts à partir du 27 juin 1884, — et en ce qui concerne le périmètre des Combes, une indemnité de 12.398 fr. 225 avec intérêts à partir du 1er juillet 1884; — 2° aux *sieurs Coste, Clavel et Cie*, à raison du dommage résultant pour eux de l'interdiction de l'exploitation relative au périmètre des Combes, une indemnité de 8.933 fr. 775 avec intérêts à partir du 1er juillet 1884, capitalisés au 10 juin 1890 et au 29 décembre 1894. Les frais d'expertise seront supportés en entier par la compagnie des chemins de fer de Lyon. Les dépens seront supportés par la Société des houillères de Rive-de-Gier et les sieurs Coste, Clavel et Cie.)

3e ESP. — Compagnie de Lyon contre héritiers Thiollière.

SUR LES CONCLUSIONS *de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée tendant à faire décider que l'interdiction d'exploiter la houille existant dans le tréfonds de la propriété des héritiers Thiollière ne peut donner lieu à aucune indemnité:* —... (Comme à la première espèce);

En ce qui concerne la fixation de l'indemnité:

Considérant que, pour établir le montant de l'indemnité due aux héritiers Thiollière, le conseil de préfecture a cherché à déterminer la consistance du gîte minéral contenu dans le massif interdit, que les travaux d'exploration précédemment effectués lui ont permis de reconnaître; que, s'il a eu égard aux accidents géologiques, aux difficultés d'extraction, et dans une certaine mesure à cette circonstance que la levée de l'interdiction et la reprise de l'exploitation sont encore possibles, il n'a pas tenu suffisamment compte de ce dernier élément d'appréciation; que, dans ces circonstances, l'arrêté doit être réformé et l'indemnité allouée aux héritiers Thiollière réduite à 14.800 francs;

Sur les intérêts des intérêts. . . . .

Sur les frais d'expertise:

Considérant que, dans les circonstances de l'affaire, c'est avec raison que le conseil de préfecture les a mis en totalité à la charge de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée... (L'indemnité allouée par l'arrêté attaqué est réduite de 16.022 francs à 14.800 francs. Les intérêts seront capitalisés aux 16 décembre 1893 et 25 mars 1896 pour porter eux-mêmes intérêts. Les dépens seront supportés par les héritiers Thiollière.)

4e ESP. — Compagnie de Lyon contre consorts David.

SUR LES CONCLUSIONS *de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée tendant à faire décider que l'interdiction d'exploiter la houille existant dans le tréfonds de la propriété des consorts David ne peut donner lieu à aucune indemnité : —* ... (Comme à la première espèce) ;

En ce qui concerne la fixation de l'indemnité :

Considérant que, pour établir le montant de l'indemnité due aux consorts David, le conseil de préfecture a cherché à déterminer la consistance du gîte minéral contenu dans le massif interdit, que les travaux d'exploration précédemment effectués lui ont permis de reconnaître, qu'il a eu égard dans une juste mesure aux difficultés particulières de l'extraction et notamment aux dangers d'incendie ; mais qu'il résulte de l'instruction qu'il n'a pas fait suffisamment état de l'éventualité de la levée de l'interdiction et de la reprise possible de l'exploitation ; — que, dans ces circonstances, il y a lieu de réduire à 20.000 francs l'indemnité allouée aux consorts David ;

En ce qui concerne les intérêts et les intérêts des intérêts : . . .

En ce qui concerne les frais d'expertise :

Considérant que, dans les circonstances de l'affaire, c'est avec raison que le conseil de préfecture les a mis en totalité à la charge de la compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée... (L'indemnité allouée par l'arrêté attaqué est réduite de 22.172 fr. 22 à 20.000 francs avec intérêts du 30 janvier 1894, capitalisés au 25 mars 1896. Les dépens seront supportés par les consorts David.)

(N° 122)

[27 novembre 1896]

Travaux publics. — Captage de sources par une ville. — Dommages aux usines. — Syndicat des usiniers. — Capacité pour agir. — Procédure. — Requête : noms et domiciles des demandeurs. — Indemnité. — Consistance légale de l'usine. — Expertise. — (Ville de Limoges contre Syndicat du Vincou et sieurs Martin du Puy-Tison et autres.)

Une association syndicale n'a pas qualité pour intenter les actions individuelles en indemnité de ses membres. — Elle ne peut exercer que les actions syndicales (*).

Les requêtes introductives d'instance doivent-elles, à peine de nullité, contenir les noms, professions et domiciles des demandeurs? Réponse négative. — Dans l'espèce une référence à un rapport d'experts permettait de les retrouver (**).

Lorsqu'une ville autorisée à dériver un cours d'eau a pris l'engagement, consigné dans le décret d'autorisation, de maintenir les usines dans leur état actuel, il n'y a pas lieu de rechercher, au point de vue de l'indemnité qui peut être due aux usiniers, si elles ont une existence légale ; expertise dans les termes de la loi du 22 juillet 1889, ordonnée pour l'évaluation des indemnités.

SUR LE MOYEN TIRÉ *du défaut de qualité du syndicat du Vincou pour réclamer des indemnités au profit de ses membres :*

En ce qui concerne les frais d'expertise :

Considérant que, si aux termes des lois du 21 juin 1865 et du 22 décembre 1888 les associations syndicales ont le droit d'ester en justice pour défendre les intérêts communs en vue desquels elles se sont constituées, elles ne sauraient, sans sortir de leurs attributions, user de ce droit pour la défense des intérêts individuels de leurs membres; que les usines qui auraient subi un dommage par suite des travaux de captage des sources du Vin-

(*) Voy. 10 mars 1893, Mattera (*Arr. du C. d'Ét.*), p. 230.

(**) Voy. Teissier et Chapsal, *Procédure des Conseils de préfecture*, p. 21.

cou ne sont pas exploitées par le syndicat dans l'intérêt et pour le compte de l'association ; qu'ainsi les indemnités réclamées ne devant pas profiter au syndicat, celui-ci n'avait pas qualité pour en discuter le montant ; que, dès lors, le conseil de préfecture aurait dû rejeter comme non recevable la requête présentée par le syndicat; et que, par suite, il y a lieu d'annuler les arrêtés du 23 janvier 1883 et du 20 mai 1891 qui ont ordonné une expertise et une tierce-expertise dans l'instance engagée entre le syndicat et la ville, et de mettre les frais qui sont résultés de ces mesures d'instruction à la charge du syndicat ;

Sur le moyen tiré de ce que les conclusions présentées, le 11 décembre 1893, au nom des propriétaires et fermiers des usines établies sur le Vincou ne contiendraient pas les mentions nécessaires :

Considérant que, si aux termes de l'article 2 de la loi du 22 juillet 1889 toute requête introductive d'instance doit contenir les noms, professions et domiciles des demandeurs, ces mentions ne sont pas prescrites à peine de nullité de la requête ; que, d'ailleurs, les conclusions présentées, le 11 décembre 1893, en se référant aux indications contenues dans les rapports des experts, faisaient suffisamment connaître à la ville, les noms et domiciles des demandeurs ;

Au fond :

Considérant que, par l'article 2 du décret du 11 septembre 1874, la ville de Limoges s'est engagée à garantir aux usiniers du Vincou le maintien de leurs usines dans leur état actuel ; que, dès lors, la mesure d'instruction ordonnée par l'arrêté du 14 février 1894 et tendant à rechercher l'existence légale de ces usines était inutile ; qu'il y a lieu d'ordonner le renvoi des parties devant le conseil de préfecture pour être statué ce qu'il appartiendra après une expertise effectuée conformément aux dispositions de la loi du 22 juillet 1889 et qui aura pour objet d'évaluer les indemnités qui pourraient être dues aux usiniers qui auraient subi un dommage du fait des travaux, sans qu'il y ait lieu de faire une distinction entre ceux dont les établissements avaient l'existence légale et les autres... (Arrêtés en date du 23 janvier 1883, du 20 mai 1891 et du 14 février 1894, annulés. Frais d'expertise et de tierce-expertise à la charge du syndicat du Vincou. La ville de Limoges et les propriétaires et fermiers d'usines établies sur le Vincou sont renvoyés devant le conseil de préfecture pour être statué ce qu'il appartiendra sur la demande d'indemnité formée par ces derniers après une nouvelle expertise faite conformément aux prescriptions de la loi

du 22 juillet 1889 et à l'effet d'évaluer le dommage causé à ces usines par les travaux de captage des sources du Vincou. Chacune des parties supportera les dépens exposés par elle.)

(N° 123)

[27 novembre 1896]

Travaux publics. — Dommages. — Syndicat. — Responsabilité. — (Syndicat du canal de Cuxac-Lespignan contre commune de Fleury.)

Écroulement d'un pont attribué à l'existence d'un barrage établi par un syndicat. Rejet : cet accident est la conséquence de dégâts causés par des tiers à la vanne de submersion.

Considérant qu'il résulte de l'instruction que la ruine du pont ne doit pas être attribuée à l'existence du barrage établi par le syndicat de Cuxac-Lespignan ni à ses effets sur l'écoulement des eaux ; qu'elle est, au contraire, la conséquence des dégâts qui ont été causés à la vanne par des tiers ; qu'après avoir constaté ces dégâts, le syndicat a pris, en faisant construire un batardeau, les mesures de protection nécessaires ; que le batardeau a été à son tour démoli sans que le syndicat eût la possibilité d'empêcher cette destruction et sans qu'aucune mesure fût prise par l'administration pour y mettre obstacle ; que, dans ces circonstances, c'est à tort que le conseil de préfecture a déclaré le syndicat responsable de la ruine du pont, et qu'il y a lieu d'annuler l'arrêté attaqué et de rejeter la demande de la commune de Fleury... (Arrêté annulé. Demande de la commune de Fleury rejetée. Commune de Fleury condamnée aux dépens.)

(N° 124)

[11 décembre 1896]

Travaux publics. — Chemins de fer. — Décompte. — (Sieurs Meyrueis et Ribot.)

Déblais. — Déblais de nature imprévue. Non-lieu à l'allocation d'une indemnité, par application du devis, qui dispose que l'entrepreneur devra se rendre compte très exactement avant l'adjudication des difficultés que peuvent présenter les diverses tranchées et qu'après l'adjudication les prix ne pourront être modifiés sous aucun prétexte.

Fouille et transport de déblais provenant d'éboulements. Non-lieu à l'allocation d'une indemnité, les éboulements ne provenant pas d'un événement de force majeure.

Travail supplémentaire rendu nécessaire par suite de malfaçons imputables à l'entrepreneur. Non-lieu à indemnité.

I. *Sur le 2e chef : Fouille et transport de* 500 *mètres cubes de déblais dans la tranchée de l'origine :*

Considérant que les entrepreneurs ne seraient fondés à demander de ce chef une indemnité que s'ils établissaient que les éboulements dont ils se plaignent provenaient d'un événement de force majeure et qu'ils avaient réclamé dans les délais prescrits en pareil cas ;

Considérant que les requérants ne font pas cette justification ; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté leur demande ;

II. *Sur le 3e chef,* § 1er : *Tranchée de Montadry ; et sur le 4e chef : Tranchée des Vignes d'Ombre :*

Considérant que l'article 98 du devis divise les déblais en trois zones auxquelles correspond un prix forfaitaire pour chaque zone applicable à toute nature de déblais, que le dernier paragraphe de cet article stipule que l'entrepreneur devra se rendre compte très exactement avant l'adjudication des difficultés que peuvent présenter les diverses tranchées, parce qu'après l'adjudication les prix ne pourront être modifiés sous aucun prétexte ;

que, dans ces conditions, les entrepreneurs ne sont pas recevables à demander la fixation d'un prix nouveau pour déblais de nature imprévue, et que c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté leur réclamation ;

III. *Sur le 3e chef, § 2 : Abaissement de la plate-forme :*

Considérant que les entrepreneurs reconnaissent eux-mêmes que la plate-forme n'a pas été faite à la hauteur voulue; qu'il résulte de l'instruction qu'ils ont eu entre les mains les dessins nécessaires à l'établissement de la plate-forme au niveau prescrit; que, dans ces conditions, ils ne sont pas fondés à se plaindre qu'on leur ait enjoint d'exécuter un travail d'abaissement de cette plate-forme qui n'a été que la réparation d'une malfaçon ; que, dès lors, c'est à bon droit que l'arrêté attaqué ne leur a alloué de ce chef aucune indemnité ;

IV. *7e chef : Élargissement des talus dans la gare de Mathay :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'en la fixant à 3.400 francs le conseil de préfecture a fait une juste appréciation de l'indemnité qui pouvait être allouée aux entrepreneurs à raison de l'élargissement qui leur a été prescrit dans la tranchée de la gare de Mathay, qu'ainsi l'arrêté doit être maintenu ;

V. *9e chef: En ce qui concerne la demande d'indemnité pou[r] manque à gagner sur les travaux qui auraient été distraits de l'en[-] treprise :*

Considérant qu'aucun des faits relevés par les entrepreneu[rs] ne saurait servir de base à l'allocation d'une indemnité ; qu'ain[si] c'est à bon droit que le conseil de préfecture a rejeté le[ur] demande ;

VI. *Sur les intérêts des intérêts :* .....

VII. *Sur les frais d'expertise :*

Considérant que le conseil de préfecture a fait une exac[te] appréciation des circonstances de l'affaire en les mettant po[ur] 3/4 à la charge des entrepreneurs et pour 1/4 à la charge [de] l'État... (Les intérêts des sommes allouées aux sieurs Meyrueis [et] Ribot par l'arrêté susvisé du conseil de préfecture du 17 ja[n-] vier 1893, seront capitalisés pour produire eux-mêmes intér[êts] aux 11 février 1895 et 6 mars 1896. Le surplus des conclusio[ns] des sieurs Meyrueis et Ribot est rejeté.)

(N° 125)

[11 décembre 1896]

Travaux publics. — Chemins de fer. — Décompte. — (Sieurs Meyrueis et Ribot.)

Art. 32. — Diminution dans le cube des déblais n'ayant pas atteint le tiers prévu par l'article 32 des clauses et conditions générales. Non-lieu à l'allocation d'une indemnité.

Art. 41. — Réclamation présentée dans le délai de vingt jours. Recevabilité.

Déblais. — Diminution des déblais exécutés en régie par l'administration provenant des travaux faits par l'entrepreneur avec plus de soin que ne l'imposait le cahier des charges. Allocation à l'entrepreneur de la différence existant entre la somme dépensée par l'administration et celle qui aurait été réellement dépensée si l'entrepreneur s'en était tenu strictement au cahier des charges.

Maçonneries. — Décidé que l'exactitude des profils n'étant pas contestée, ces profils pouvaient servir de base au calcul des maçonneries exécutées.

Moellons. — Moellons approvisionnés par l'entrepreneur n'ayant fait l'objet d'aucun mesurage à l'état brut. Détermination du cube de ces moellons avant tout cassage en majorant le cube obtenu après cassage de 1/10e.

Réclamations non fondées.

Travail compris dans un autre. Non-lieu à l'allocation d'un prix spécial.

Travaux exécutés dans des conditions plus onéreuses que celles prévues. Travaux exécutés sans réserves : non-lieu, par application des devis, à l'allocation d'une indemnité pour sujétion.

I. 1er *chef : Tranchée des Moncelots :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les entrepreneurs ont accepté les éléments du métré définitif de la tranchée des Moncelots sous la seule réserve des réclamations à faire au sujet des crevasses ; que, s'ils ont formulé des réserves expresses relativement à ces crevasses, qui se sont produites au-dessus de

la tranchée, ils ne justifient pas que le cube de 247 mètres, égal au vide des crevasses qui leur a été compté de ce chef, soit inférieur aux excédents de déblais en résultant; qu'ainsi c'est à bon droit que le conseil de préfecture leur a refusé de ce chef toute indemnité ;

II. 2e *chef : Règlement entre les piquets* 599 *et* 628 :

Considérant que le travail demandé aux entrepreneurs était compris dans le règlement général des talus et qu'ils ne justifient pas que la somme à eux allouée par l'arrêté attaqué à raison de certaines sujétions particulières soit insuffisante; que, dès lors, cet arrêté doit être maintenu ;

III. 5e *et* 8e *chefs : Passage à niveau n°* 12. *Chemin latéral du Pont-de-Roide à Villars :*

Considérant que les entrepreneurs ont exécuté sans réserves les travaux qui font l'objet de ces deux chefs de réclamations; qu'aux termes de l'article 97 du devis tout commencement d'exécution sans réclamation entraîne l'acceptation par l'entrepreneur de la partie correspondante de l'avant-métré ; que, dans ces circonstances, ils n'ont qu'à s'imputer à eux-mêmes les prétendues sujétions qu'ils auraient rencontrées dans l'exécution des travaux du passage à niveau n° 12 et du chemin latéral du Pont-de-Roide à Villars) ; qu'ainsi c'est à bon droit que le conseil de préfecture a rejeté leur demande d'indemnité ;

IV. 6e *et* 10e *chefs : Application de l'article* 32 *des clauses et conditions générales aux déblais de la* 1re *et de la* 2e *zone :*

Considérant que les entrepreneurs ne justifient pas que le chiffre de 1.210 francs à eux alloué par l'arrêté attaqué pour les travaux exécutés dans la 1re zone soit insuffisant et que ce soit à tort que, conformément à l'avis de la majorité des experts, le conseil de préfecture a refusé toute indemnité pour les travaux de la 2e zone, les prix du bordereau étant suffisamment rémunérateurs ;

V. 11e *chef : Tranchée entre les piquets* 946 *et* 1.043 *et déviation de la ligne :* § 1er. *Plus-value pour les déblais :*

Considérant que les entrepreneurs ne justifient pas qu'étant données la nature et la consistance du terrain des talus fouillés, le conseil de préfecture, en leur allouant une somme de 1.255 fr., ne leur a pas donné une suffisante indemnité ; qu'ainsi l'arrêté doit être maintenu ;

VI. § 2 : *Changements apportés à la modification du tracé :*

Considérant que c'est à bon droit que le conseil de préfecture a décidé que, la diminution dans le cube des déblais n'ayant p

atteint le tiers prévu par l'article 32 des clauses et conditions générales, les entrepreneurs ne sont pas recevables à réclamer de ce chef une indemnité ;

VII. § 3 : *Remaniement du ballast :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que tout le ballast remanié a été payé 0 fr. 70, prix convenu entre l'administration et les entrepreneurs, et que le prix de 1 fr. 30 que ceux-ci réclament n'a jamais été consenti par l'administration ;

VIII. 12e *chef : Tranchée entre les piquets* 1,070 *et* 1,097 :

Considérant que les entrepreneurs ne contestent pas l'exactitude matérielle des profils levés en 1886 par l'administration ; que ces profils peuvent, dès lors, servir de base au calcul du travail exécuté ; qu'en ajoutant au vide des déblais en résultant un cube additionnel égale à celui des maçonneries exécutées par un tâcheron et en allouant de ce chef aux entrepreneurs 284 fr. 23, le conseil de préfecture a rendu une décision qui, en aucun cas, ne peut faire grief à l'entrepreneur ; qu'ainsi son arrêté doit être maintenu ;

IX. 13e *chef : Gare de Saint-Hippolyte. Absence de sondage :*

Considérant que les entrepreneurs ne justifient pas que la somme de 8.280 francs à eux allouée soit insuffisante ; qu'ainsi l'arrêté doit être maintenu ;

X. 14e *chef : Transports :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les entrepreneurs ont réclamé dans le délai de vingt jours contre le mouvement des terres à eux notifié le 28 juillet 1887, et que c'est à tort que le conseil de préfecture a rejeté leur réclamation comme irrecevable par application de l'article 41 des clauses et conditions générales ;

Mais considérant qu'ils ne justifient pas que les cubes, distances et mode de transport relevés par l'administration, conformément à l'article 99 du devis, soient inexacts et que les prix moyens appliqués ne rémunèrent pas les transports tels qu'ils ont été exécutés ;

XI. 15e *chef :* § 5. *Remaniement du ballast :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que la totalité du be du ballast a été payée aux entrepreneurs 0 fr. 70 sans rabais 0 fr. 85 avec rabais ; que, dans ces circonstances, c'est avec rain que le conseil de préfecture a rejeté la demande des entreeneurs ;

XII. § 7 : *Sur la demande en paiement du prix de* 1 *fr.* 50 *par ètre pour* 4.000 *mètres cubes de moellons bruts pour ballast qui*

TRIBUNAL DES CONFLITS.

(N° 126)

[21 novembre 1896]

Travaux publics. — Chemin vicinal. — Dommages aux personnes. — Enfant tué par la chute d'un chasse-neige mal posé. — Action contre le cantonnier. — Compétence judiciaire. — (Sieur Féron contre préfet de l'Aisne.)

L'autorité judiciaire est compétente pour connaître d'une action en dommages-intérêts dirigée contre un cantonnier à raison de la mort d'un enfant due à la chute d'un chasse-neige posé le long d'un mur par le cantonnier et mal équilibré. — Ce fait ne se rattache pas à l'exécution d'un travail public (*).

CONSIDÉRANT que, par exploit des 18 et 20 mars 1896, le sieur Féron a fait assigner devant le tribunal civil de Saint-Quentin: 1° le sieur Guidez, cantonnier à Estrées; 2° le préfet de l'Aisne comme civilement responsable en tant que représentant les communes propriétaires du chemin vicinal de grande communication n° 25, pour s'entendre condamner à lui payer la somme de 4.000 francs, avec intérêts et dépens, à raison de l'accident survenu le 16 avril 1895 à son fils âgé de trente et un mois, écrasé sur ledit chemin vicinal par un chasse-neige qui avait été dressé contre un mur et insuffisamment équilibré par le sieur Guidez;

Considérant que le fait, dans les termes où il était allégué par le demandeur, constituait, par le cas où il serait prouvé, une faute par négligence ou imprudence, laquelle aurait été commise par Guidez et dont les communes dont ce dernier était l'agent seraient civilement responsables;

Considérant d'ailleurs que ce fait ne se rattache par aucun

(*) Voy. Table décennale, 1885-1894, t. II, v° Travaux publics, n°s 111 et suiv. (*Arr. du C. d'Ét.*)

lien direct à l'exécution d'un travail public et que le défendeur n'a excipé d'aucun ordre précis et formel qui lui aurait été donné par l'administration ;

Considérant que l'autorité judiciaire est compétente pour statuer sur les demandes qui ont pour fondement un délit ou un quasi-délit, qu'elle l'est également, dans la circonstance, pour apprécier la responsabilité civile des communes intéressées, à raison du fait de leur préposé... (Conflit annulé.)

CIRCULAIRE MINISTÉRIELLE.

(N° 127)

[16 mars 1898]

Baux d'entretien des voies navigables et des ports maritimes. — Instructions concernant la rédaction des cahiers des charges.

Monsieur le Préfet, par une circulaire du 19 février dernier, je vous ai fait connaître que j'avais adopté deux nouveaux modèles de devis et cahiers des charges pour les entreprises d'entretien des chaussées empierrées et des chaussées pavées des routes nationales, et je vous ai adressé le texte de ces nouveaux modèles.

Parmi les dispositions nouvelles qu'il m'a paru convenable d'introduire dans les marchés d'entretien relatifs aux routes nationales, il y en a quelques-unes qui sont d'ordre général et qui s'appliquent aussi bien aux voies navigables et aux ports maritimes qu'aux routes.

La première est relative à la durée des baux.

Ainsi que le fait remarquer la circulaire précitée, la loi du 28 décembre 1892 ne permettant pas d'occuper une propriété privée, à titre temporaire, pendant plus de cinq ans, il est logique de limiter à la même durée, les obligations d'un entrepreneur qui doit souvent ouvrir lui-même des carrières dans des propriétés.

Bien que les occupations temporaires pour ouverture de carrières soient un cas moins fréquent pour les entreprises d'entretien de canaux, rivières et ports maritimes que pour celles d'entretien des routes, le cas se présente néanmoins de temps en temps, et j'estime que, pour ce motif, la durée des baux qui les concernent doit être également réduite à cinq ans.

Les autres dispositions se rapportent aux conditions d'application des articles 30, 31 et 32 des clauses et conditions générales.

En ce qui concerne l'article 32, il y a évidemment impossibilité

de l'appliquer aux travaux d'entretien proprement dits, puisque le marché relatif à ces travaux ne comporte pas de détail estimatif et ne fournit, par suite, aucune indication sur les quantités de chaque nature d'ouvrage que l'entrepreneur est présumé devoir exécuter. Mais il demeure applicable aux travaux de deuxième catégorie qui seraient rattachés à l'entreprise de l'entretien.

Quant aux articles 30 et 31, on a adopté, pour les routes, les dispositions suivantes: pour l'application des articles en question, on aura égard, non aux dépenses faites et aux travaux exécutés chaque année, mais à l'ensemble des dépenses et des quantités d'ouvrages correspondant à la durée du bail; l'article 31, relatif aux différences en moins sur la masse des ouvrages, est maintenu sans modification; mais, pour ce qui concerne les différences en plus qui pourront, aux termes de l'article 30, donner à l'entrepreneur le droit de demander la résiliation de son marché, elles sont portées, par dérogation audit article, du sixième au tiers de la masse des travaux.

J'ai reconnu qu'il convenait d'adopter ces mêmes dispositions pour les baux d'entretien des canaux, rivières et ports maritimes.

En résumé, Monsieur le Préfet, MM. les Ingénieurs devront, à l'avenir, pour la rédaction des cahiers des charges des baux d'entretien des voies navigables et des ports maritimes, se conformer aux dispositions ci-après:

a) La durée de ces baux ne devra pas dépasser cinq années;

b) On spécifiera que, pour l'application des articles 30 et 31 des clauses et conditions générales, on aura égard à l'ensemble des dépenses correspondant à toute la durée du bail ;

c) On pourra, si on le juge nécessaire, porter du sixième au tiers au plus la différence qui, aux termes de l'article 30, ouvre à l'entrepreneur le droit à résiliation ;

d) Aucune autre dérogation ne pourra être apportée aux articles 30, 31 et 32.

Je vous serai obligé de m'accuser réception de la présente circulaire, dont j'adresse d'ailleurs ampliation à MM. les Ingénieurs.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,
TURREL.

LÉGISLATION ET STATISTIQUE ÉTRANGÈRES.

(N° 128)

ALSACE-LORRAINE.

RÉSULTATS GÉNÉRAUX DE L'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER PENDANT LES EXERCICES 1896-1897 ET 1895-1896.

Les données qui suivent ont été extraites des comptes rendus officiels de l'Administration des Chemins de fer de l'Alsace-Lorraine (*Bericht über die Verwaltung der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen*). Elles se rapportent au réseau exploité par l'Administration des Chemins de fer de l'Empire, y compris 174 kilomètres affermés appartenant à la Compagnie des Chemins de fer *Guillaume-Luxembourg*.

A. — SITUATION DU RÉSEAU, DÉPENSES D'ÉTABLISSEMENT, EFFECTIF ET PARC DU MATÉRIEL ROULANT.

EXERCICES (*)	LONGUEURS (**)		DÉPENSES d'établissement (***)	LOCOMOTIVES		VOITURES A VOYAGEURS		WAGONS [illegible]
	construites	moyennes exploitées		Nombre	Parcours	Nombre	Parcours	Nombre
	km.	km.	milliers de francs		milliers de km.		milliers d'essieux kilométriques	
1896-97...	1.787	1.787	689.083	601	18.809	1.995	124.063	15.[illegible]
1895-96...	1.785	1.770	674.150	593	17.990	1.190	115.567	13.[illegible]

(*) L'exercice se termine au 1er avril.
(**) Y compris 28 kilomètres à voie étroite.
(***) Non compris les lignes du « Guillaume-Luxembourg ».

B. — Transport des voyageurs.

	Nombre de voyageurs à toute distance					Nombre de voyageurs à 1 kilomètre	Recettes du transport des voyageurs	
	1re classe	2e classe	3e classe	Militaires	Ensemble		totales	par voyageur kilométrique
	milliers	milliers	milliers	milliers	milliers	milliers	milliers de fr.	centimes
7..	330	3.100	15.676	669	19.805	466.594	18.117	3,89
6..	329	3.028	15.048	761	19.166	463.538	18.122	3,92

C. — Transport des marchandises.

	Marchandises à grande vitesse			Marchandises à petite vitesse					
	Nombre de tonnes		Recettes	Houilles et coke			Autres marchandises et bestiaux(*)		
				Nombre de tonnes		Recettes	Nombre de tonnes		Recettes
	à toute distance	à 1 kilomètre		à toute distance	à 1 kilomètre		à toute distance	à 1 kilomètre	
	milliers	milliers	milliers de fr.	milliers	milliers	milliers de fr.	milliers	milliers	milliers de fr.
1..	74	8.917	1.762	6.280	646.869	20.332	11.352	861.676	42.357
1..	76	10.053	1.795	5.823	597.560	19.206	10.166	790.739	39.832

…pris les transports militaires, les transports en service, les transports postaux, etc.

D. — Résultats financiers de l'exploitation.

	Recettes		Dépenses		Produit net		Rapport 0/0 des dépenses aux recettes	Rapport 0/0 du produit net au capital d'établissement
	totales	kilométriques	totales	kilométriques	total	kilométrique		
	milliers de francs	francs	milliers de francs	francs	milliers de francs	francs		
….	89.855	50.291	55.847	31.257	34.008	19.034	62	4,93
….	85.682	48.395	54.002	30.501	31.680	17.894	63	4,65

E. — Personnel (Nombre, traitements et salaires).

DÉSIGNATION des services	1896-1897					1895-1896			
	NOMBRE MOYEN DANS L'ANNÉE		TRAITEMENTS des employés	SALAIRES des ouvriers	TRAITEMENTS et salaires réunis (*)	NOMBRE MOYEN DANS L'ANNÉE		TRAITEMENTS des employés	SALAIRES des ouvriers
	Employés	Ouvriers				Employés	Ouvriers		
			milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs			milliers de francs	milliers de francs
Administration	716	24	2.280	35	2.315	715	25	2.214	31
Surveillance et entretien de la voie	1.446	4.777	2.306	3.817	6.123	1.377	4.724	2.210	3.697
Exploitation	4.751	3.969	9.496	4.795	14.291	4.629	3.430	9.189	4.00[illegible]
Ateliers	172	2.717	465	3.805	4.270	170	2.710	463	3.77[illegible]
Total	7.085	11.487	14.547	12.452	26.999	6.891	10.889	14.076	11.50[illegible]

(*) Non compris les allocations diverses, dont le montant a été de 4.016.000 francs pour 1896-1897, et de 4.257.000 francs pour l'exercice précédent.

F. — Victimes des accidents survenus dans l'exploitation.

EXERCICES	VICTIMES DU FAIT DE L'EXPLOITATION								VICTIMES DE LEUR PROPRE FAUTE OU					
	Voyageurs		Agents		Autres personnes		Ensemble		Voyageurs		Agents		Autres personnes	
	tués	blessés	tués	blessés	tuées	blessées	tués	blessés	tués	blessés	tués	blessés	tuées	blessées
1896-97	»	1	»	14	2	7	2	22	»	4	30	55	10	10
1895-96	»	7	3	15	1	3	4	25	1	9	17	70	11	11

(*) Non compris les suicides.

(N° 129)

ÉTATS-UNIS DE L'AMÉRIQUE DU NORD.

RÉSULTATS GÉNÉRAUX DE L'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER PENDANT LES EXERCICES 1895-1896 ET 1894-1895 (*).

A. — LONGUEURS (1).

	LONGUEURS des lignes exploitées au 30 juin	LONGUEURS moyennes par 10.000 habitants (2)	DÉVELOPPEMENT DES VOIES					
			Premières voies	Deuxièmes voies	Troisièmes voies	Quatrièmes voies	Voies de garage et d'évitement	Total
	km.	km.	km.	km.	km.	km.	km.	km.
..	293.728	41,9	293.728	17.192	1.593	1.229	72.265	386.007
..	290.677	42,0	290.677	17.120	1.569	1.179	70.616	381.161

...s conversions sont faites à raison de 5 fr. 18 au dollar, 1.609 mètres au mille et 907 kilogrammes ...e (*short ton*).
...ulée sur le chiffre approximatif de 70.801.571 habitants, obtenu en comptant sur un accroisement ...depuis le recensement de 1890.

B. — CAPITAL D'ÉTABLISSEMENT.

	ACTIONS	DETTE CONSOLIDÉE Obligations	DETTES DIVERSES (1)	TOTAL	CAPITAL par kilomètre exploité
	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	francs
....	27.073	27.663	»	54.736	186.000
....	25.699	27.897	3.195	56.791	195.000

...tistique de 1896 ne comprend plus les « dettes diverses » dans le capital d'établissement.

(*) L'exercice finit au 30 juin. — D'après la publication intitulée *Ninth annual report on the statistics of railways in the United States* for the yearending june 30, 1896 (Washington, Government printing office, 1897, in-8°. — *Advance copy*, 120 pages).

C. — Effectif du matériel roulant au 30 juin.

EXERCICES	LOCOMOTIVES			WAGONS			WAGONS MUNIS [illegible]	
	pour trains de voyageurs	pour trains de marchandises	total (1)	à voyageurs	à marchandises	total (2)	freins continus (3)	[illegible] automati[illegible] (4)
1895-96..	9.943	20.351	35.950	33.003	1.121.887	1.297.649	417.322	[illegible]
1894-95..	9.999	20.012	35.699	33.112	1.196.119	1.270.561	332.433	[illegible]

(1) Y compris les locomotives en service dans les gares et machines diverses.
(2) — fourgons divers.
(3) Pour les locomotives, il y en avait, en 1896, 31.532, et, en 1895, 30.055 munies de freins [illegible]
(4) — — 8.635, — 6.462 possédant des [illegible]
automatiques.

D. — Parcours et utilisation des trains.

EXERCICES	PARCOURS DES TRAINS			NOMBRE MOYEN [illegible]	
	de voyageurs	de marchandises	total	voyageurs par train	[illegible] de marchandises par [illegible]
	milliers de km.	milliers de km.	milliers de km.		
1895-96........	535.562	771.516	1.307.078	39	[illegible]
1894-95........	510.963	722.910	1.233.873	38	[illegible]

E. — Mouvement des voyageurs et des marchandises.

EXERCICES	NOMBRE DE VOYAGEURS		NOMBRE DE TONNES DE MARCHANDISES		PARCOURS [illegible]	
	à toute distance	à un kilomètre	à toute distance	à un kilomètre	d'un voyageur	[illegible]
	milliers	milliers	milliers	milliers	km.	
1895-96.....	511.773	20.995.852	765.891	139.08[illegible].077	41	[illegible]
1894-95.....	507.421	19.611.210	631.962	124.346.946	39	[illegible]

F. — Recettes brutes de l'exploitation.

…ces	Voyageurs (1)	Transports postaux et messageries	Marchandises (1)	Recettes totales de l'exploitation proprement dite (2)	Recettes annexes (3)	Recettes totales par kilomètre exploité	Recettes totales par train-kilomètre
	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	francs	francs
……	1.415.456	296.607	4.094.800	5.957.875	668.350	22.500	5,06
……	1.338.310	286.221	3.802.814	5.570.422	685.998	21.500	5,07

…compris les recettes accessoires de ce trafic.
…compris les recettes diverses et certaines recettes dont la répartition n'a pu être effectuée.
…venus de valeurs diverses, etc.

G. — Dépenses de l'exploitation.

…s	Dépenses de l'exploitation					Dépenses totales par kilomètre exploité	Dépenses totales par train-kilomètre
	Entretien de la voie et des bâtiments	Entretien du matériel roulant	Traction	Dépenses générales	Total (1)		
	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	francs	francs
…	830.587	690.919	2.290.689	186.910	4.004.083	13.600	3,06
…	745.796	589.427	2.233.352	185.998	3.759.230	12.900	3,05

…compris des recettes dont la répartition n'a pu être effectuée.

H. — Résultats financiers de l'exploitation.

…	Recettes brutes de l'exploitation	Dépenses de l'exploitation	Excédent des recettes sur les dépenses	Rapport 0/0 des dépenses aux recettes	Rapport 0/0 des recettes nettes de l'exploitation au capital d'établissement	Charges fixes du capital (intérêts, etc.)	Dividendes distribués (1)
	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs			milliers de francs	milliers de francs
…	6.626.225	4.004.083	2.622.142	60,4	4,80	2.157.848	456.348
…	6.256.420	3.759.230	2.497.190	60,0	4,40	2.206.509	445.283

…dant l'exercice 1894-95, les dividendes distribués ont excédé le disponible réel.

I. — Accidents de personnes.

EXERCICES	AGENTS DES COMPAGNIES		VOYAGEURS		AUTRES PERSONNES		TOTAL	
	tués (1)	blessés (2)	tués	blessés	tuées	blessées	tués	[illegible]
1895-96......	1.861	29.969	181	2.873	4.406	5.845	6.448	[illegible]
1894-95......	1.811	25.696	170	2.375	4.155	5.677	6.136	[illegible]

(1) En 1896, 444 agents en service pour 1 tué ; en 1895, 433.
(2) — 28 — 1 blessé ; en 1895, 31.

(N° 130)

ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE.

RÉSULTATS GÉNÉRAUX DE L'EXPLOITATION DES TRAMWAYS PENDANT LES EXERCICES 1895-1896 ET 1894-1895 (*).

A. — LONGUEURS (1).

EXERCICES	LONGUEURS OUVERTES A L'EXPLOITATION AU 30 JUIN			
	Angleterre et Pays de Galles	Écosse	Irlande	Royaume-Uni
	km.	km.	km.	km.
1895-96	1.274	154	195	1.623
1894-95	1.245	150	184	1.579

(1) Les conversions sont faites à raison de 1.609 mètres au mille et de 25 fr. 25 à la livre sterling.

B. — SITUATION DU RÉSEAU EXPLOITÉ A DOUBLE OU A SIMPLE VOIE.

EXERCICES	ADMINISTRATIONS OU SOCIÉTÉS auxquelles appartiennent les lignes	NOMBRE d'entreprises	LONGUEURS OUVERTES A L'EXPLOITATION		
			à double voie	à simple voie	Ensemble
			km.	km.	km.
1895-96 ...	Administrations locales	37	311	230	541
	Autres que les administrations locales.	116	428	656	1.084
	Ensemble	153	739	886	1.625
1894-95 ...	Administrations locales	39	298	225	523
	Autres que les administrations locales.	115	415	641	1.056
	Ensemble	154	713	866	1.579

(*) D'après la publication intitulée *Return of street and road tramways authorised by Parliament during the year ending* 30 *th. day of june* 1896 (Eyre and Spottiswoode, éditeurs, Londres, 39 pages in-4°). — L'exercice finit au *30 juin*.

C. — Capital d'établissement.

EXERCICES	RÉGIONS	CAPITAL autorisé	CAPITAL VERSÉ			DÉPENSES effectuées
			Actions	Obligations diverses	Total	
		milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs
1895-96..	Angleterre et Pays de Galles.......	351.655	185.074	96.739	281.813	296.491
	Ecosse..........................	54.349	14.076	23.920	37.996	49.067
	Irlande..........................	49.498	31.146	6.539	37.685	38.162
	Royaume-Uni....................	455.502	230.296	127.198	357.494	383.700
1894-95..	Angleterre et Pays de Galles..	355.057	189.627	96.000	285.627	295.046
	Ecosse..........................	54.070	13.635	23.659	37.294	48.050
	Irlande..........................	48.152	28.078	5.302	33.380	34.512
	Royaume-Uni....................	457.279	231.340	124.961	356.301	377.[illegible]

D. — Matériel roulant et cavalerie.

EXERCICES	RÉGIONS	LOCOMOTIVES	CHEVAUX	VOITURES
1895-96.....	Angleterre et Pays de Galles......	535	27.175	3.736
	Ecosse.........................	13	5.887	579
	Irlande.........................	20	2.559	348
	Royaume-Uni..................	568	35.621	4.663
1894-95.....	Angleterre et Pays de Galles......	538	24.648	3.513
	Ecosse.........................	13	5.229	539
	Irlande.........................	19	2.396	367
	Royaume-Uni..................	570	32.273	4.419

E. — Mouvement des voyageurs et parcours des trains.

EXERCICES	RÉGIONS	NOMBRE de voyageurs transportés (1)	PARCOURS des voitures
			km.
1895-96	Angleterre et Pays de Galles	585.048.162	104.652.702
	Ecosse	128.453.708	17.293.146
	Irlande	45.964.177	8.789.980
	Royaume-Uni	759.466.047	130.735.828
1894-95	Angleterre et Pays de Galles	525.838.417	97.990.657
	Ecosse	94.011.220	14.425.126
	Irlande	41.910.824	8.548.680
	Royaume-Uni	661.760.461	120.964.463

(1) Y compris les abonnés, etc.

F. — Recettes brutes de l'exploitation.

EXERCICES	RÉGIONS	RECETTES DE L'EXPLOITATION			
		Voyageurs	Postes et Messageries	Marchandises	Ensemble (1)
		francs	francs	francs	francs
1895-96	Angleterre et Pays de Galles	81.067.700	220.811	164.832	81.379.841
	Ecosse	13.348.614	16.993	8.610	13.716.128
	Irlande	6.813.737	120.669	53.580	7.217.434
	Royaume-Uni	101.230.051	358.473	227.022	102.313.403
1894-95	Angleterre et Pays de Galles	74.039.868	209.246	167.205	76.729.801
	Ecosse	10.309.145	12.625	7.095	10.728.270
	Irlande	6.405.667	114.104	52.696	6.817.601
	Royaume-Uni	90.754.680	335.975	226.996	94.275.672

(1) Y compris les recettes diverses et annexes.

G. — Dépenses d'exploitation.

…ERCICES	RÉGIONS	ENTRETIEN de la voie et des bâtiments	TRACTION mécanique (1)	TRACTION animale (1)	ENTRETIEN et renouvellement du matériel roulant	TRAFIC	TOTAL (2)
		francs	francs	francs	francs	francs	francs
…95-96.	Angleterre et Pays de Galles.	5.132.517	4.540.152	23.377.636	3.119.637	18.980.526	62.970.520
	Ecosse	840.193	121.326	4.855.650	302.646	3.022.071	10.052.353
	Irlande	246.212	138.370	2.131.706	289.314	1.702.658	5 391.279
	Royaume-Uni	6.218.922	4.799.848	30.364.992	3.711.597	23.705.255	78.414.152
…94-95.	Angleterre et Pays de Galles.	4.330.122	4.493.641	22.400.133	2.652.007	18.034.080	59.193.625
	Ecosse	436.623	120.871	4.323.254	232.047	2.511.819	8.412.769
	Irlande	320.851	137.940	2.072.318	306.812	1.602.819	5.075.477
	Royaume-Uni	5.087.596	4.752.452	28.795.705	3.190.866	22.148.718	72.681.871

(1) Y compris les dépenses d'entretien et de renouvellement.
(2) Y compris les dépenses diverses.

H. — Résultats financiers de l'exploitation.

EXERCICES	RÉGIONS	RECETTES	DÉPENSES	EXCÉDENT des recettes sur les dépenses	RAPPORT 0/0 des dépenses aux recettes
		francs	francs	francs	
1895-96..	Angleterre et Pays de Galles	81.379.841	62.970.520	18.409.321	77,3
	Ecosse	13.716.128	10.052.353	3.663.775	73,2
	Irlande	7.217.434	5.391.279	1.826.155	74,6
	Royaume-Uni	102.313.403	78.414.152	23.899.261	76,6
1894-95..	Angleterre et Pays de Galles	76.729.801	59.193.625	17.536.176	77,1
	Ecosse	10.728.270	8.412.769	2.315.501	78,4
	Irlande	6.817.601	5.075.477	1.742.124	74,4
	Royaume-Uni	94.275.672	72.681.871	21.593.801	77,9

(N° 131)

ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE.

ACCIDENTS (*) SURVENUS DANS L'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER PENDANT LES ANNÉES 1896 ET 1895.

A. — ACCIDENTS DE TRAINS PROPREMENT DITS OU RÉSULTANT DU MOUVEMENT DES TRAINS OU DES VÉHICULES DE CHEMINS DE FER.

PERSONNES ATTEINTES	CIRCONSTANCES DE L'ACCIDENT	ANNÉE 1896		ANNÉE 1895	
		tués	blessés	tués	blessés
Voyageurs.	Accidents de trains	5	388	4	399
	Accidents résultant du mouvement des trains ou des véhicules de chemins de fer	88	1.198	78	710
	Total	93	1.586	82	1.109
Agents des Compagnies ou employés des entrepreneurs (*a*).	Accidents de trains	3	153	12	88
	Accidents résultant du mouvement des trains ou des véhicules de chemins de fer	444	3.833	430	2.566
	Total	447	3.986	442	2.654
Autres personnes.	Accidents de trains	»	8	1	»
	Traversée aux passages à niveau	51	27	65	33
	Circulation en contravention sur la ligne	261	110	285	144
	Suicides ou tentatives de suicide	114	27	96	»
	Occupation normale dans les gares ou sur les voies de garage	33	121	53(*b*)	81(*b*)
	Circonstances diverses	9	12		
	Total	468	305	500	258
	Total général	1.008	5.877	1.024	4.021

(*a*) Parmi les employés des entrepreneurs, 14 tués et 27 blessés en 1896. — (*b*) La répartition n'a pu être opérée.
N. B. — *Ce tableau donne ce qu'on peut réellement appeler les victimes du fait de l'exploitation*, mais en comptant les personnes victimes de leur propre faute.

(*) Pour les voyageurs et personnes n'appartenant pas au personnel de la Compagnie, les statistiques anglaises comptent *tous* les accidents survenus dans l'exploitation ou simplement dans l'enceinte des chemins de fer, quelque légères que soient les blessures. Pour les agents des Compagnies, au contraire, on ne tient compte *que des accidents* qui empêchent le blessé de se livrer pendant *cinq heures* à son travail ordinaire, durant l'un quelconque des trois jours qui suivent sa blessure. Ces règles sont appliquées *seulement depuis le commencement de* 1896, de sorte que la statistique accuse une augmentation considérable sur 1895.

B. — Accidents autres que les accidents de trains ou que ceux résultant du mouvement des trains ou des véhicules de chemins de fer (*a*).

PERSONNES ATTEINTES	CIRCONSTANCES DE L'ACCIDENT	ANNÉE 1896		ANNÉE 1895	
		tués	blessés	tués	blessés
Voyageurs.	Chutes dans des escaliers	2	265	1	146
	Chocs de chariots, chutes sur des bagages, etc.	»	77	»	38
	Chutes des quais sur la voie	1	71	1	36
	Diverses causes	2	102	2	77
	Total	5	515	4	297
Agents des Compagnies ou employés des entrepreneurs (*b*).	Chargement ou déchargement des wagons, manutention des bagages, etc.	17	4.337	19	2.056
	Surveillance des locomotives à l'arrêt	»	977	4	296
	Chutes diverses des machines ou wagons au repos, des quais, etc.	18	2.098	14	1.308
	Diverses causes	8	2.712	10	1.176
	Total	43	10.124	47	4.836
Autres personnes.	Occupations dans les gares ou sur les voies de garage	13	253	15	174
	Diverses circonstances	24	110		
	Total	37	363	15	174
	Total général	85	11.002	66	5.297

(*a*) Et survenus dans l'enceinte des chemins de fer, n'étant pas compris sous cette désignation les ateliers, écuries, magasins, hôtels, etc.
(*b*) Parmi les employés des entrepreneurs, 7 tués et 93 blessés en 1896.

C. — Relevé général de toutes les victimes des accidents survenus sur les chemins de fer.

PERSONNES ATTEINTES	ANNÉE 1896		ANNÉE 1895	
	tués	blessés	tués	blessés
Voyageurs (*a*)	98	2.101	86	1.406
Agents des Compagnies (*b*)	469	13.990	489(*c*)	7.480 (*c*)
Employés des entrepreneurs	21	120		
Autres personnes	505	668	515	432
Ensemble	1.093	16.879	1.090	9.318

(*a*) Nombre de voyageurs transportés (non compris les abonnés) : en 1896, 980.339.677, et en 1895, 929.770.909.
(*b*) Nombre d'agents divers : en 1896 et en 1895, 465.112 (le total étant simplement *supposé* le même en 1896 qu'en 1895).
(*c*) La décomposition n'a pu être faite.

D. — Répartition des accidents ayant atteint les agents des Compagnies (a).

Désignation de la fonction	Nombres absolus				Proportion par rapport au chiffre total des agents dans chaque fonction			
	Année 1896		Année 1895 (b)		Année 1896		Année 1895 (b)	
	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés
Chefs de gare	5	6	4	6	1/1.482	1/1.235	1/1.852	1/1.235
Serre-freins et conducteurs de trains de marchandises	36	794	35	487	1/330	1/15	1/340	1/24
Employés de la voie	104	156	117	136	1/565	1/397	1/502	1/432
Gardes-barrières	3	8	5	6	1/1.097	1/411	1/658	1/549
Mécaniciens	11	364	22	239	1/1.753	1/53	1/876	1/81
Facteurs	54	518	49	398	1/846	1/88	1/933	1/115
Aiguilleurs-gareurs	34	598	26	332	1/209	1/12	1/273	1/21
Chauffeurs	18	486	30	361	1/1.070	1/29	1/642	1/53
Inspecteurs	4	20	8	16	1/1.701	1/340	1/851	1/425
Conducteurs de trains de voyageurs	4	91	2	77	1/1.589	1/70	1/3.178	1/83
Aiguilleurs et signalistes	14	57	6	25	1/1.741	1/428	1/4.064	1/975
Manœuvres	35	136	37	73	1/1.311	1/337	1/1.240	1/629
Receveurs de billets	1	13	»	5	1/2.795	1/215	»	1/559
Ouvriers mécaniciens	19	38	18	32	1/3.644	1/1.822	1/3.846	1/2.163
Divers (b)	91	674	83	461	1/1.505	1/203	1/1.650	1/297
Ensemble	433	3.959	442	2.654	1/1.074	1/117	1/1.052	1/175

(a) Il s'agit seulement des accidents dits de l'exploitation, accidents de trains et ceux résultant du mouvement des véhicules.
(b) Pour 1895, les statistiques ont confondu dans l'ensemble les accidents ayant atteint les employés des entrepreneurs.

PERSONNEL.

(N° 132)

I. — INGÉNIEURS.

1° DÉCORATION.

Décret du 26 *juin* 1898. — M. **Meker** (François), Sous-Ingénieur, est nommé Chevalier de l'Ordre national de la Légion d'Honneur.

2° HONORARIAT.

Décret du 3 *juin* 1898. — M. **Hirsch**, Ingénieur en Chef de 1re classe, admis à faire valoir ses droits à la retraite à dater du 22 mai 1898, prend le titre d'Inspecteur Général honoraire des Ponts et Chaussées.

3° AVANCEMENTS.

Arrêté du 3 *juin* 1898. — Sont élevés à la 1re classe de leur grade, pour prendre rang à dater du 1er juin 1898, les Ingénieurs ordinaires de 2e classe dont les noms suivent, savoir :

MM. **Reuss**,
Cosmi,
Arrault,
Imbeaux,
Dumur,
Delebecque,
Arnaud (Marius),
Dreyfus (Sylvain).

MM. **Corbeaux**,
Le Rond,
Bernis,
Bienvaux,
Lemoine (Armand),
Sigault,
Rossignol,
Aumont.

Arrêté du 3 juin 1898. — Sont élevés à la 2e classe de leur grade, pour prendre rang à dater du 1er juin 1898, les Ingénieurs ordinaires de 3e classe dont les noms suivent, savoir :

MM. **Weiss** (Georges),
Roux,
Vicaire (Jules),
Arnaud (Jean).
Lorieux (Edmond),
Wilhelm,
Lesierre,
Vallée,
Bezault.

MM. **Roth**,
Guillet,
Dubois (Paul-Firmin),
Lacroix,
Gufflet,
Trouvelot,
Le Conte (Lucien),
Vielle,
Aubert (Henry).

4° SERVICES DÉTACHÉS.

Arrêté du 14 juin 1898. — M. **Le Gavrian** (Paul), Ingénieur ordinaire de 3e classe attaché, à la résidence de Honfleur, au service ordinaire et maritime du département du Calvados, est mis à la disposition du Ministre du Commerce, de l'Industrie, des Postes et des Télégraphes, pour être attaché aux services de l'Exposition universelle de 1900.

M. **Le Gavrian** est placé dans la situation de service détaché.

Arrêté du 17 juin. — M. **Conte** (Léandre), Ingénieur ordinaire de 3e classe attaché, à la résidence de La Roche-sur-Yon, au service ordinaire du département de la Vendée et au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Lasne**, est mis à la disposition de l'Administration des chemins de fer de l'État, pour remplir les fonctions d'Ingénieur de la voie et des bâtiments à La Roche-sur-Yon.

M. **Conte** sera considéré comme étant en service détaché.

5° CONGÉ ILLIMITÉ.

Arrêté du 3 juin 1898. — M. **Dubois** (Auguste), Ingénieur ordinaire de 2e classe attaché, à la résidence de Sens, au service ordinaire du département de l'Yonne et au service de la navigation de l'Yonne, est mis, sur sa demande, en congé illimité et autorisé à rentrer au service de la Compagnie des chemins de fer d'Orléans, en qualité d'Ingénieur de la voie, à la résidence de Montluçon.

6° RETRAITES.

	Date d'exécution.
M. **Renaudot**, Ingénieur en Chef de 1re classe.	20 juin 1898
M. **Lasne**, Ingénieur en Chef de 1re classe....	1er juillet 1898

7° DÉCISIONS DIVERSES.

Arrêté du 16 *mai* 1898. — Un service de Contrôle est créé pour les travaux de superstructure de la ligne de Laqueuille au Mont-Dore.

Ce service est placé dans les attributions de MM. **Draux**, Ingénieur en Chef de 2e classe à Angoulême, et **Tavera**, Ingénieur ordinaire de 1re classe à Clermont-Ferrand, déjà chargé du service des travaux d'infrastructure de la même ligne.

M. **Barrère**, Conducteur de 1re classe à Saint-Sauves, est également attaché audit service.

Arrêté du 25 *mai*. — La section de la route nationale n° 136 comprise entre la borne 20 kilomètres et le département de la Dordogne, qui fait actuellement partie de l'arrondissement du Centre du service ordinaire du département de la Gironde, est rattachée à l'arrondissement du Nord.

Le service de l'arrondissement du Centre, ainsi modifié, vacant par suite du départ de M. l'Ingénieur **Bonafous**, est réuni aux attributions de M. **Sentilhes**, Ingénieur ordinaire de 1re classe à Bordeaux.

Par le même arrêté, le service d'études et travaux de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Strohl**, qui forme actuellement trois arrondissements d'Ingénieur ordinaire, est réparti ainsi qu'il suit en deux arrondissements :

Premier arrondissement.

Études et travaux: Ligne de Moulis à la Gironde ; ligne de la Sauve à Eymet, section comprise entre Mesterrieux et Eymet;

Études: Ligne de Libourne à Langon :

M. **Sentilhes**, Ingénieur ordinaire de 1re classe à Bordeaux.

Deuxième arrondissement.

Études et travaux : Ligne de La Sauve à Eymet, section comprise entre La Sauve et Mesterrieux ;

Études : Ligne de Barbezieux à Saint-Mariens :

M. **Guibert** (Léonce), Ingénieur ordinaire de 1re classe à Bordeaux.

Le poste d'Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées précédemment occupé à la résidence de Bordeaux par M. **Bonafous** est supprimé.

Décision du 28 *mai* 1898. — Le Contrôle de l'exploitation de la section de ligne de Carhaix à Rostrenen est rattaché, savoir :

1° Pour le Contrôle de la voie et des bâtiments :

Au 4e arrondissement d'Ingénieur ordinaire au Mans ;

2° Pour le Contrôle de l'exploitation technique :

Au 3e arrondissement d'Ingénieur ordinaire au Mans ;

3° Pour le Contrôle de l'exploitation commerciale :

A la 3e circonscription d'Inspecteur particulier à Paris ;

4° Pour la surveillance administrative :

Au Commissariat de Morlaix.

Décret du 31 *mai*. — L'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées chargé du service spécial du Contrôle des lignes en exploitation, en construction ou à construire dans Paris, est Membre de droit du Comité de l'exploitation technique des chemins de fer.

Arrêté du 3 *juin*. — Sont rapportées les dispositions de l'Arrêté du 5 mai 1898, par lesquelles M. **Coblentz**, Élève-Ingénieur hors de concours, nommé Ingénieur ordinaire de 3e classe à dater du 1er juin, a été chargé, à la résidence de Libourne, de l'arrondissement du Nord du service ordinaire du département de la Dordogne et du 3e arrondissement du service de la navigation de la Dordogne, de l'Isle et de la Vézère.

M. **Coblentz** est chargé, à la résidence de Honfleur, de l'arrondissement de l'Est du service ordinaire et maritime du département du Calvados, en remplacement de M. **Le Gavrian**, appelé à une autre destination.

Idem. — Sont rapportées les dispositions de l'Arrêté du 5 mai 1898, par lesquelles M. **Théron**, Élève-Ingénieur hors de concours, nommé Ingénieur ordinaire de 3e classe à dater du 1er juin, a été chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Redon et du 2e arrondissement du service de la 2e section du canal de Nantes à Brest.

M. Théron est chargé, à la résidence de Libourne, de l'arrondissement du Nord du service ordinaire du département de la Gironde et du 3e arrondissement du service de la navigation de la Dordogne, de l'Isle et de la Vézère, en remplacement de **M. Gufflet,** mis en congé illimité.

Arrêté du 8 *juin* 1898. — Le service de liquidation d'entreprises du chemin de fer de Blois à Vendôme (M. **Faure,** Ingénieur en Chef de 1re classe à Tours) est supprimé.

Les archives de ce service seront remises à l'Inspection de la voie et des bâtiments des chemins de fer de l'État.

Arrêté du 16 *juin.* — Le service de l'entretien du canal du Midi et du canal latéral à la Garonne, rachetés par l'État est organisé ainsi qu'il suit :

Ingénieur en Chef :

M. **Mauranges,** Ingénieur en Chef de 1re classe à Toulouse;

Bureau de l'Ingénieur en Chef :

Huit Conducteurs et Commis des Ponts et Chaussées;

Ingénieurs ordinaires :

1° Canal du Midi :

Premier arrondissement : Traversée du département de l'Hérault :

M. **Hermann,** Ingénieur ordinaire de 2e classe, à Cette;

Deuxième arrondissement : Embranchement de la Robine de Narbonne et traversée du département de l'Aude jusqu'à l'écluse de la Méditerranée :

M. **Ader,** Ingénieur ordinaire de 3e classe, à Narbonne;

Troisième arrondissement : De l'écluse de la Méditerranée à Toulouse :

M. **Malterre,** Ingénieur ordinaire de 2e classe, à Toulouse;

2° Canal latéral à la Garonne :

Quatrième arrondissement : De Toulouse à la limite des départements de Tarn-et-Garonne et de Lot-et-Garonne :

M. **Monribot,** Sous-Ingénieur, à Montauban;

Cinquième arrondissement : De la limite des départements de Tarn-et-Garonne et de Lot-et-Garonne à l'extrémité aval du canal, à Castets :

M. **Eschbach,** Ingénieur ordinaire de 1re classe, à Agen.

Les Ingénieurs ordinaires ci-dessus désignés conserveront leurs attributions actuelles.

Subdivisions de conducteurs :

Canal du Midi, 6 subdivisions.	1er Arrondissement : 1 subdivision.
	2e Arrondissement : 3 subdivisions.
	3e Arrondissement : 2 subdivisions.
Canal latéral, 4 subdivisions.	4e Arrondissement : 2 subdivisions.
	5e Arrondissement : 2 subdivisions.

Arrêté du 17 *juin* 1898. — Est rapportée la disposition de l'Arrêté du 5 mai 1898 par laquelle M. **Métivet,** Élève-Ingénieur, nommé Ingénieur ordinaire de 3e classe à dater du 1er juin, a été chargé, à partir de la même date, du service ordinaire de l'arrondissement de Vire.

M. **Métivet** est chargé, à dater du 16 juin, du service ordinaire de l'arrondissement de La Roche-sur-Yon et de l'arrondissement unique (Ligne de Cezais-Vouvant à Cholet, — Section comprise entre Cezais et Chantonnay) du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Lasne,** en remplacement de M. **Conte,** mis en service détaché.

Idem. — M. **Casalonga** (Antoine), Conducteur principal, attaché au service ordinaire du département de la Corse, est chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Corte, en remplacement de M. **Pinelli,** appelé à un autre service.

II. — CONDUCTEURS.

1° NOMINATIONS.

Sont nommés Conducteurs de 4e classe les candidats déclarés admissibles dont les noms suivent, savoir :

18 *mai* 1898. — M. **Olivieri** (Jean-Baptiste), Concours de 1882, — n° 323, Alger, service de la circonscription de l'Est.

Il est placé dans la situation de service détaché.

2 *juin.* — M. **Boyer** (Paul), Commis, Concours de 1897, — n° 7, Vosges, service ordinaire.

2 *juin* 1898. — M. **Vermande** (Frédéric), Commis, Concours de 1897, — n° 10, Alger, service de la circonscription de l'Est.
Il est placé dans la situation de service détaché.

Idem. — M. **Cuvigny** (Auguste), Commis, Concours de 1897, — n° 11, Seine, service du Nivellement général de la France.

Idem. — M. **Piot** (Henry), Commis, Concours de 1897, — n° 12, Hautes-Alpes, service ordinaire.

Idem. — M. **Porri** (Antoine), Commis, Concours de 1897, — n° 17, Constantine, service de la circonscription de Bône.
Il est placé dans la situation de service détaché.

Idem. — M. **Dreux** (Théophile), Commis, Concours de 1897, — n° 18, Seine, service du Nivellement général de la France.

Idem. — M. **Foucher** (Paul), Commis, Concours de 1897, — n° 19, Vienne, service ordinaire.

Idem. — M. **Eymard** (Louis), Commis, Concours de 1897, — n° 21, Haute-Loire, service ordinaire.

Idem. — M. **Le Govic** (Pierre), Commis, Concours de 1897, — n° 29, Morbihan, service ordinaire.

Idem. — M. **Chauzy** (Maurice), Commis, Concours de 1897, — n° 36, Alger, service de la circonscription de l'Est.
Il est placé dans la situation de service détaché.

Idem. — M. **Zannetti** (Jean), Commis, Concours de 1897, — n° 42, employé au service des Travaux publics de la colonie de Madagascar.
Il est placé dans la situation de service détaché.

Idem. — M. **Trinquart** (Alexandre), Commis, Concours de 1897, — n° 46, Maine-et-Loire, service ordinaire.

Idem. — M. **Pillon** (Gabriel), Commis, Concours de 1897, — n° 51, Saône-et-Loire, service ordinaire.

Idem. — M. **Durand** (Léon), Commis, Concours de 1897, — n° 57, Loir-et-Cher, service ordinaire.

2 *juin* 1898. — M. **Coggia** (François), Commis, Concours de 1897, — n° 58, Constantine, service de la circonscription de Bône.
Il est placé dans la situation de service détaché.

Idem. — M. **Gallerand** (Gaston), Commis, Concours de 1897, — n° 59, Loiret, service des canaux d'Orléans, de Briare et du Loing.

Idem. — M. **Doré** (François), Commis, Concours de 1897, — n° 62, Loir-et-Cher, service ordinaire.

Idem. — M. **Le Rouge** (Olivier), Commis, Concours de 1897, — n° 63, Morbihan, service de la 2e section du canal de Nantes à Brest.

Idem. — M. **Hervé** (Victor), Commis, Concours de 1897, — n° 67, Côtes-du-Nord, service ordinaire.

Idem. — M. **Letty** (Guillaume), Concours de 1897, — n° 68, Finistère, service ordinaire.

Idem. — M. **Bernard** (Gustave), Commis, Concours de 1897, — n° 71, Haute-Vienne), service ordinaire.

Idem. — M. **Poirier** (Victor), Commis, Concours de 1897, — n° 84, Loiret, service ordinaire.

Idem. — M. **Garreau** (Jules), Commis, Concours de 1897, - n° 85, Doubs, service ordinaire.

Idem. — M. **Le Guyon** (Pierre), Commis, Concours de 1897, — n° 91, Côtes-du-Nord, service ordinaire.

Idem. — M. **Hud** (Paul), Commis, Concours de 1897, — n° 97, Oran, service ordinaire.
Il est placé dans la situation de service détaché.

Idem. — M. **Barbet** (Émile), Commis, Concours de 1897, — n° 101, Alger, service de la circonscription de l'Est.
Il est placé dans la situation de service détaché.

Idem. — M. **Bousquet** (Jean), Commis, Concours de 1897, — n° 102, Aude, service des études et travaux du chemin de fer de Quillan à Rivesaltes.

2 *juin* 1898. — M. **Bezoles** (Venant), Commis, Concours de 1897, — n° 108, Oran, service ordinaire.

Il est placé dans la situation de service détaché.

Idem. — M. **Crochet** (Ernest), Commis, Concours de 1897, — n° 111, Oise, service ordinaire.

Idem. — M. **Bouchez** (Gaston), Commis, Concours de 1897, — n° 120, Oise, service ordinaire.

Idem. — M. **Guyomart** (Prosper), Commis, Concours de 1897, — n° 122, Maine-et-Loire, service ordinaire.

3 *juin.* — M. **Davi** (Fernand), Commis, Concours de 1897, — n° 56, Loire-Inférieure, service de la 1re section du canal de Nantes à Brest.

4 *juin.* — M. **Durancel** (Orens), Concours de 1897, — n° 92, service des Travaux publics de la régence de Tunis.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

6 *juin.* — M. **Lelièvre** (Émile), Commis, Concours de 1897, — n° 16, Meurthe-et-Moselle, service ordinaire.

Idem. — M. **Morel** (Lucien), Commis, Concours de 1897, — n° 70, Hautes-Alpes, service ordinaire.

8 *juin.* — M. **Houssard** (Charles), Commis, Concours de 1897, — n° 87, Charente, service des études et travaux du chemin de fer de Ruffec à Exideuil.

13 *juin.* — M. **Iribarnégaray** (Raphaël), Commis, Concours de 1897, — n° 13, Basses-Pyrénées, service ordinaire.

Idem. — M. **Soclet** (Raoul), Commis, Concours de 1897, — n° 77, Oran, service ordinaire.

Il est placé dans la situation de service détaché.

Idem. — M. **Hillon** (Jean-Baptiste), Commis, Concours de 1897, — n° 93, Oran, service ordinaire.

Il est placé dans la situation de service détaché.

14 *juin.* — M. **Servy** (Adrien), Concours de 1897, — n° 2, Saône-et-Loire, service ordinaire.

14 *juin* 1898. — M. **Perret** (Jules), Commis, Concours de 1897, — n° 125, Finistère, service ordinaire.

2° SERVICES DÉTACHÉS.

13 *juin* 1898. — M. **Gréaume** (Charles), Conducteur de 4° classe, attaché au service ordinaire du département de l'Eure, est mis à la disposition du Gouverneur de l'Algérie, pour être employé au service ordinaire du département d'Oran.

Il est placé dans la situation de service détaché.

17 *juin*. — Est rapporté l'Arrêté du 18 mai 1898, par lequel M. **Constans** (Casimir), Conducteur de 3° classe détaché au service municipal de la ville de Béziers, a été mis à la disposition du Ministre des Colonies pour être employé au Sénégal.

M. **Constans** reste détaché au service municipal de la ville de Béziers.

3° CONGÉ.

25 *mai* 1898. — Un congé d'un an, sans traitement, est accordé pour affaires personnelles, à M. **Dieudonné** (Pierre), Conducteur de 3° classe, attaché au service ordinaire du département de la Loire.

4° DISPONIBILITÉ.

31 *mai* 1898. — M. **Mallet** (Louis), Conducteur de 2° classe attaché, dans le département de Maine-et-Loire, au service de la 3° section de la navigation de la Loire, est mis en disponibilité, avec demi-traitement, pour raisons de santé.

8 *juin*. — M. **Lemercier** (Alfred), Conducteur principal attaché, dans le département du Nord, au service des études du canal du Nord sur Paris, est mis en disponibilité, avec demi-traitement, pour raisons de santé, jusqu'à son admission à la retraite.

Idem. — M. **Balland** (Edmond), Conducteur de 1re classe, en congé pour raisons de santé, est mis en disponibilité avec demi-traitement, pendant un an.

Idem. — M. **Hutier** (Aimé), Conducteur de 1re classe, attaché au service ordinaire du département de Seine-et-Marne, est mis en

disponibilité, avec demi-traitement, pour raisons de santé, jusqu'à son admission à la retraite.

10 *juin* 1898. — M. **Taton** (Alexandre), Conducteur principal attaché, dans le département des Ardennes, au service du canal de l'Est, — Branche Nord, est mis en disponibilité, avec demi-traitement, pour raisons de santé, jusqu'à son admission à la retraite.

13 *juin*. — M. **Fox** (Joseph), Conducteur de 1re classe, attaché au service ordinaire du département des Basses-Pyrénées, est mis en disponibilité, avec demi-traitement, pour raisons de santé, jusqu'à son admission à la retraite.

5° DÉMISSIONS.

2 *juin* 1898. — Est acceptée la démission de M. **Thevenet** (Jean), Conducteur de 3e classe, détaché au service de l'Hydraulique agricole du département de la Loire.

4 *juin*. — Est acceptée la démission de M. **Carboni** (Ignace), Conducteur de 3e classe, détaché en qualité d'Architecte départemental au service du département de la Corse.

6° RETRAITE.

	Date d'exécution.
M. **Deval** (Lucien), Conducteur principal, Seine, détaché au service municipal de la Ville de Paris.	1er oct. 1898

7° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Verpeaux** (Henri), Conducteur principal, Côte-d'Or, service du canal de Bourgogne et service du Contrôle des travaux du chemin de fer d'Épinac à Vilars..	18 mai 1898
M. **Fumat** (Henri), Conducteur de 2e classe, Gers, service ordinaire.........................	29 mai 1898

8° DÉCISIONS DIVERSES.

18 *mai* 1898. — M. **Mages** (Pierre), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département des Basses-Alpes, passe au service ordinaire du département de la Vienne.

25 *mai* 1898. — M. **Martinau** (Jean), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département de la Gironde, est mis en retrait d'emploi sans traitement.

Idem. — M. **Geneste** (Joseph), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département du Cantal, passe au service ordinaire du département de la Loire.

Idem. — M. **Pasquier** (Arthur), Conducteur de 1re classe, en congé pour affaires personnelles, est remis en activité et attaché au service ordinaire du département de la Loire-Inférieure.

Idem. — M. **Thomas** (Alexandre), Conducteur de 3e classe, attaché au service maritime du département des Côtes-du-Nord, est attaché, en outre, au service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Saint-Méen à Loudéac.

31 *mai.* — M. **Marty** (Étienne), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de l'Ariège, au service des études et travaux du chemin de fer de Saint-Girons à Foix, passe au service ordinaire du même département.

Idem. — M. **Lannes** (Édouard), Conducteur de 3e classe, en congé pour affaires personnelles, est remis en activité et attaché, dans le département de l'Ariège, au service des études et travaux du chemin de fer de Saint-Girons à Foix.

2 *juin.* — M. **Chauvin** (Raoul), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de la Loire-Inférieure, au service de la 1re section du canal de Nantes à Brest, passe au service ordinaire du département de la Nièvre.

3 *juin.* — M. **Mouton** (Henri), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de la Dordogne, au service des études et travaux du chemin de fer de Nontron à Sarlat, passe dans le département de la Seine, au service du Contrôle de l'exploitation technique des chemins de fer d'Orléans.

8 *juin.* — M. **Carlier** (Edmond), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Aisne, passe au service de la navigation entre la Belgique et Paris, même département.

10 *juin* 1898. — M. **Rojouan** (Félix), Conducteur de 3e classe, détaché au service des Travaux publics du Tonkin et remis à la disposition du Ministère des Travaux publics par le département des Colonies, est attaché au service ordinaire du département des Côtes-du-Nord.

17 *juin*. — M. **Jaunay** (Victor), Conducteur de 2e classe, détaché au service de l'Hydraulique agricole du Département de la Gironde, est attaché au service ordinaire du même département.

18 *juin*. — M. **Maurel** (Charles), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département des Alpes-Maritimes, au service ordinaire et au service des études et travaux du chemin de fer de Saint-André à Puget-Théniers, est exclusivement attaché à ce dernier service.

L'Éditeur-Gérant : Vve Ch. Dunod.

TOURS. — IMPRIMERIE DESLIS FRÈRES, 6, RUE GAMBETTA.

LOIS.

(N° 133)

[25 mars 1898]

Loi ayant pour objet d'incorporer dans le réseau des chemins de fer d'intérêt général le chemin de fer d'intérêt local de Sathonay à Trévoux.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Article unique. — Est incorporé dans le réseau d'intérêt général le chemin de fer d'intérêt local de Sathonay à Trévoux, dont l'établissement a été déclaré d'utilité publique par décret du 1er août 1874.

Il sera, s'il y a lieu, statué, par décret rendu en conseil d'État, sur l'indemnité ou sur les dédommagements qui pourraient être dus aux départements du Rhône et de l'Ain.

(N° 134)

[30 mars 1898]

Loi déclarant d'utilité publique le chemin de fer métropolitain de Paris.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique, à titre d'intérêt

local, l'établissement dans Paris d'un chemin de fer métropolitain à traction électrique, destiné au transport des voyageurs et de leurs bagages à main.

Ce chemin de fer comprend les lignes suivantes :

1° Ligne de la porte de Vincennes à la porte Dauphine ;

2° Ligne circulaire par les anciens boulevards extérieurs ;

3° Ligne de la porte Maillot à Ménilmontant;

4° Ligne de la porte Clignancourt à la porte d'Orléans ;

5° Ligne du boulevard de Strasbourg vers le pont d'Austerlitz ;

6° Ligne de Vincennes à la porte d'Italie ;

7° Raccordement des lignes ci-dessus entre elles.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution des travaux du chemin de fer n'ont pas eu lieu dans un délai de quinze ans à dater de la promulgation de la présente loi.

Art. 2. — La ville de Paris est autorisée à pourvoir à l'exécution et à l'exploitation dudit chemin de fer suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880, du règlement d'administration publique du 6 août 1881, qui sera applicable audit chemin de fer, sauf les dérogations spécifiées à l'article 4 ci-après de la convention passée, le 27 janvier 1898, entre le préfet de la Seine et la Compagnie générale de traction, sous les réserves spécifiées aux articles 3 et 5 ci-dessous, ainsi que du cahier des charges annexé à cette convention.

Des copies certifiées de la convention et du cahier des charges resteront annexées à la présente loi.

Art. 3. — La largeur maximum du matériel roulant sera portée à $2^{m},40$, toutes saillies comprises. Les dimensions des ouvrages d'art seront calculées en conséquence, et il sera réservé, entre les pieds-droits ou les parapets des ouvrages et les parties les plus saillantes du matériel roulant, un intervalle de $0^{m},70$ au moins sur 2 mètres de hauteur au-dessus du niveau du rail.

La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails sera de $1^{m},44$.

La construction du réseau métropolitain devra laisser réalisables, au point de vue technique, les pénétrations des grandes lignes et leurs raccordements dans Paris.

En cas d'emprunt des ponts d'Austerlitz et de Bercy par le chemin de fer métropolitain, la dépense des travaux de consolidation, d'élargissement et de reconstruction qui, après examen des projets de détail en conférence par les services intéressés.

seraient reconnus nécessaires par le Ministre des travaux publics, sera à la charge de la ville de Paris.

Le tunnel sous la Seine pour le passage du chemin de fer métropolitain devra être placé à l'aval des ouvrages de l'écluse de la Monnaie et en dehors de l'emplacement du pont projeté dans le prolongement de la rue du Louvre.

Art. 4. — La longueur des trains pourra dépasser 60 mètres. La vitesse des trains pourra être supérieure à 20 kilomètres à l'heure.

Art. 5. — Les dispositions des paragraphes 1er et 2e de l'article 16 de la convention précitée du 27 janvier 1898 seront supprimées.

Art. 6. — Le concessionnaire ne pourra être autorisé à émettre des obligations qu'après la mise en exploitation complète de la partie du chemin de fer définie au paragraphe 1er de l'article 6 de la convention précitée du 27 janvier 1898.

CONVENTION.

Entre le préfet de la Seine, agissant au nom de la ville de Paris, en vertu d'une délibération du conseil municipal en date du 9 juillet 1897,

D'une part;

Et la Compagnie générale de traction, société anonyme établie à Paris, boulevard des Capucines, 24, ladite société représentée par M. Henrotte, président du conseil d'administration, agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par délibération du conseil d'administration, en date du 26 janvier 1898,

D'autre part ;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — La ville de Paris concède à la Compagnie générale de traction, pour la période fixée à l'article 16 du cahier des charges ci-joint, l'établissement et l'exploitation du chemin de fer métropolitain défini audit cahier des charges, lequel sera annexé à la loi déclarative d'utilité publique.

Art. 2. — Cette concession est faite aux conditions tant de la présente convention que du cahier des charges ci-annexé, lequel est conforme au cahier des charges-type annexé au décret du 6 août 1881, sauf les modifications, suppressions et additions aux articles ci-après :

Articles modifiés : articles 1, 2, 3, 4, 7, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 19, 20, 21, 23, 28, 36, 37, 38, 40, 41 ;

Articles supprimés : articles 6, 8, 18, 24, 25, 26, 27, 29, 30, 31, 32, 33, 34 ;

Articles ajoutés : articles 10 *bis*, 10 *ter*, 11 *bis*, 11 *ter*, 37 *bis*, 42.

Art. 3. — La Compagnie générale de traction s'engage à former, dans le délai de six mois à dater de la promulgation de la loi déclarative d'utilité publique, une société anonyme au capital minimum en numéraire de 25 millions de francs, ayant pour objet exclusif l'exploitation du chemin de fer métropolitain, et dont le conseil d'administration sera composé exclusivement de Français. Elle cédera la présente concession à cette société qui, elle-même, ne pourra la rétrocéder qu'avec l'agrément exprès de la ville de Paris. La rétrocession ne pourra d'ailleurs avoir lieu qu'en vertu d'un décret délibéré en conseil d'État, conformément à l'article 10 de la loi du 11 juin 1880.

Le directeur ou l'administrateur délégué de cette société devra être agréé par la ville de Paris qui pourra en exiger le remplacement.

Le concessionnaire s'engage, en outre, à n'employer que du personnel français et du matériel fixe ou roulant de provenance française, sauf exceptions, spécialement autorisées par la ville de Paris.

Il devra se conformer à toutes les prescriptions qui lui seront imposées par la ville de Paris en vue d'assurer l'exécution de la présente clause et d'en faciliter le contrôle.

Art. 4. — La ville de Paris exécutera elle-même les travaux de l'infrastructure. Cette expression englobe les travaux souterrains, tranchées, viaducs, nécessaires à l'établissement de la plate-forme du chemin de fer ou au rétablissement des voies publiques empruntées. La ville prendra, en outre, et exceptionnellement, à sa charge l'établissement des quais de voyageurs dans les stations, à l'exclusion des ouvrages y donnant accès. Par contre, l'établissement de l'infrastructure, pour les voies de raccordement aux dépôts, sera entièrement supportée par le concessionnaire.

Toutes les autres dépenses seront à la charge du concessionnaire, notamment celles des accès et des édicules ou toitures pour le service des stations, et celles des installations nécessaires pour obtenir, en dehors de la période de construction par la ville, l'épuisement des eaux, ou l'aération des souterrains et tranchées couvertes.

Art. 5. — L'ordre et les délais d'exécution des diverses sections ou parties de sections composant le réseau concédé à titre définitif seront déterminés d'après les règles suivantes :

Le réseau est partagé en sept fractions, savoir :

1re fraction : Section A et partie de la section C. — De la porte de Vincennes à la porte Dauphine et à la porte Maillot ;

2e fraction : Section B. — Circulaire par les boulevards extérieurs ;

3e fraction : Section C (partie) — Du boulevard de Courcelles à Ménilmontant ;

4e fraction : Section D (partie). — De la porte de Clignancourt au boulevard de Strasbourg. — Section E. — Du boulevard de Strasbourg au pont d'Austerlitz ;

5e fraction : Section D (partie). — Du boulevard de Strasbourg à la porte d'Orléans ;

6ᵉ fraction : Section F. — Du cours de Vincennes à la place d'Italie ;

Et éventuellement : Section G. — De la place Walhubert au quai de Conti ; — Section H. — Du Palais-Royal à la place du Danube ; — Section I. — D'Auteuil à l'Opéra par Grenelle.

Le commun accord des deux parties contractantes sera nécessaire soit pour modifier l'ordre d'exécution résultant du classement numérique ainsi fixé, soit pour fractionner une des sections ainsi définies.

Avant tout commencement d'exécution, pour chaque fraction, le préfet de la Seine déterminera, le concessionnaire entendu, les raccordements de lignes principales devant être rattachés à la fraction considérée.

Pour la première fraction, la présentation des projets au conseil municipal aura lieu dans un délai de trois mois et le commencement des travaux d'infrastructure dans le délai de huit mois à partir de la loi déclarative d'utilité publique. Les mêmes délais seront comptés, pour chacune des fractions suivantes, à partir de la mise en exploitation de la fraction précédente. Cependant la ville de Paris se réserve la faculté d'exécuter simultanément deux ou plusieurs fractions, quand bon lui semblera, pourvu qu'elle n'intervertisse pas l'ordre numérique établi par le présent article.

Art. 6. — La ville de Paris devra, dans le délai maximum de huit ans à dater de la promulgation de la loi déclarative d'utilité publique, livrer au concessionnaire un réseau minimum d'environ 42 kilomètres à double voie comprenant les trois sections A, B, C ; les parties à voie unique figureront dans la supputation de cette longueur pour la moitié de leur développement total.

Le deuxième réseau, défini à l'article 16 du cahier des charges, devra être construit et livré par la ville de Paris au concessionnaire dans un délai maximum de cinq années après la remise par elle au concessionnaire de la dernière fraction du premier réseau.

Au cas où la ville de Paris construirait les lignes éventuelles formant le troisième réseau, ces lignes devront être livrées par elle au concessionnaire dans un délai maximum de cinq années après la remise de la dernière fraction du deuxième réseau.

Toutefois la ville de Paris pourra, pour les deuxième et troisième réseaux, renoncer à l'exécution des fractions dont la construction ne serait pas engagée. La notification de la décision prise à cet effet par l'autorité compétente, faite au concessionnaire avant l'expiration du délai de huit mois prévu à l'article 5 ci-dessus, c'est-à-dire avant l'expiration du délai fixé pour le commencement des travaux d'infrastructure de chaque fraction, lui suffira pour exercer ce droit, sans que le concessionnaire puisse élever quelques réclamations que ce soit, ou se dérober, en ce qui concerne les fractions précédentes, à l'accomplissement intégral des obligations résultant de la concession.

Le concessionnaire aura la faculté de renoncer au bénéfice de la concession si la loi déclarative d'utilité publique ne lui a pas été notifiée avant le 31 mars 1898.

Art. 7. — Les projets d'exécution de l'infrastructure seront, d'une manière générale, conformes aux dispositions du projet définitif adopté par la délibération du conseil municipal de Paris, en date du 9 juillet 1897.

Cependant, pour chacun de ces projets, les plans d'exécution seront communiqués au concessionnaire, lequel aura un délai d'un mois pour produire telles observations qu'il jugerait utiles, ou faire connaître qu'il n'en a pas à produire. Les observations ainsi formulées seront soumises à l'appréciation du conseil municipal de Paris. Quelle que soit la décision prise à leur sujet, les dispositions finalement approuvées par le préfet de la Seine seront seules obligatoires pour la ville de Paris.

Le temps employé par le concessionnaire dans les conditions prévues au précédent paragraphe ne sera pas compté pour la supputation des délais de trois mois et de huit mois stipulés à l'article 5.

Art. 8. — Le concessionnaire sera tenu de prendre livraison de chaque fraction à la date fixée par la ville de Paris.

Procès-verbal sera dressé de cette livraison et un plan des travaux y sera annexé.

Un an après la date du procès-verbal, il sera procédé à une reconnaissance définitive des travaux livrés en vertu du paragraphe précédent, et cette reconnaissance sera constatée par un nouveau procès-verbal contradictoire. La ville sera affranchie de toute garantie un an après ce procès-verbal de reconnaissance définitive.

Les réserves que formulerait le concessionnaire n'auront d'ailleurs jamais pour effet de le dispenser de ces obligations en ce qui concerne les délais d'exécution ou de mise en exploitation prévus par l'article 5.

Art. 9. — Les magasins, usines, dépôts et ateliers de réparations à établir par le concessionnaire pourront être situés en dehors des limites de l'octroi. Mais, dans ce cas, la ville de Paris percevra une redevance basée sur les matières soumises à l'octroi, employées soit à la construction, soit à l'exploitation du réseau.

Cette redevance sera équivalente aux taxes dont elle aurait eu le bénéfice dans le cas contraire.

Art. 10. — Le concessionnaire aura la faculté de poser dans les rues les canalisations électriques nécessaires pour relier les usines de production aux voies, ateliers, remises, etc., en se conformant aux clauses et obligations techniques imposées ou à imposer par la ville de Paris à ses concessionnaires des secteurs d'éclairage électrique.

Ces canalisations donneront lieu, pendant toute la durée de la concession, à une redevance fixe de 100 francs par kilomètre et par an.

Art. 11. — Tous les travaux exécutés par le concessionnaire seront soumis, de la part du préfet de la Seine, à une surveillance spéciale ayant uniquement pour objet d'empêcher ledit concessionnaire de s'écarter des obligations qui lui incombent. Cette surveillance ne comportera, pour la ville de Paris, aucune responsabilité et ne pourra faire naître à sa charge aucune obligation quelconque.

En cas de dommages ou d'accidents résultant de l'exploitation, le concessionnaire sera seul responsable, sans jamais pouvoir appeler la ville en garantie.

Art. 12. — Toutes les modifications provisoires ou définitives d'ouvrages publics, que nécessitera l'exécution des travaux du concessionnaire, seront exécutés aux frais de celui-ci, soit par les soins des ingénieurs du service municipal pour les ouvrages appartenant à la ville, soit sous le contrôle direct des mêmes ingénieurs, par les soins des compagnies intéressées, pour les ouvrages appartenant aux compagnies pourvues de concessions antérieures.

Art. 13. — La réception générale prévue à l'article 17 du règlement du 6 août 1881 sera faite séparément pour chacune des fractions définies à l'article 5 de la présente convention, et elle produira tous ses effets à l'égard de la fraction considérée.

Il est d'ailleurs expressément rappelé que le règlement précité du 6 août 1881 est applicable au réseau concédé dans toutes les dispositions auxquelles il n'est pas dérogé par la présente convention.

Art. 14. — Après l'achèvement de chacune des fractions définies à l'article 5, le concessionnaire sera tenu de déposer aux préfectures de la Seine et de police un plan détaillé et complet de ses ouvrages et de ses voies, ledit plan dressé conformément à l'exécution.

Art. 15. — Les formes, couleurs et dimensions des affiches à placer dans l'intérieur des stations devront être approuvées par le préfet de police.

Les noms des stations seront indiqués avec une couleur particulière et disposés de telle sorte que le public ne puisse en faire aucune confusion avec les affiches.

Art. 16. — L'exploitation devra être organisée de façon à satisfaire aux prescriptions suivantes :

1° Les salaires ou appointements des ouvriers et employés devront être payés à la quinzaine et ne pourront pas être inférieurs à 150 francs par mois. Les hommes employés temporairement recevront un salaire qui ne pourra être inférieur à 5 francs par jour ;

2° La durée de la journée de travail ne pourra excéder dix heures ;

Un jour de repos par semaine ou deux demi-journées seront accordés au personnel ;

3° Sera accordé, sans retenue de salaire, un congé annuel de dix jours ;

4° Le salaire intégral sera assuré pendant les périodes d'instruction militaire ;

5° Les jours de maladie dûment constatés par un médecin désigné par la caisse instituée en vertu de l'article 17 ci-après seront aussi payés dans leur intégralité pendant au moins une année ;

6° En cas d'accident survenu pendant le travail et entraînant une incapacité momentanée, l'ouvrier recevra son salaire entier jusqu'à complète guérison, sans préjudice de l'indemnité qui lui serait due en cas d'infirmité définitive totale ou partielle ;

7° Les travailleurs occupés à l'entreprise seront assurés contre les accidents aux frais exclusifs du concessionnaire, qui ne pourra faire, de ce chef, aucune retenue sur les salaires. De plus, quelle que soit l'imputation de la responsabilité d'un accident, le concessionnaire sera toujours directement responsable vis-à-vis de la victime du payement de l'indemnité.

Un médecin désigné par la caisse spéciale instituée en vertu de l'article 17 sera appelé à constater chaque accident et devra en apprécier la nature et les conséquences ;

8° L'administration aura toujours le droit d'imposer les mesures de sécurité et d'hygiène reconnues nécessaires ;

9° Une commission sera délivrée, sous forme de contrat de louage, à tout employé ou ouvrier majeur des deux sexes ayant accompli vingt-quatre mois de services.

Le concessionnaire est tenu à la stricte observation des conditions de travail ci-dessus énumérées, sous peine de déchéance.

Art. 17. — Le concessionnaire s'oblige :

A. — A fournir à tout le personnel ouvrier des livrets à la caisse nationale des retraites, les versements étant constitués à capital aliéné au moyen de 2 0/0 retenus sur le salaire des ouvriers, 6 0/0 versés à leur nom par le concessionnaire dans les conditions définies ci-après.

Toutefois, lorsque le nombre des voyageurs dépassera 220 millions, la retenue sur le salaire des ouvriers sera réduite à 1 0/0 et le versement à faire en leur nom par le concessionnaire sera porté à 7 0/0.

B. — A constituer un service médical et pharmaceutique gratuit ;

C. — A assurer les ouvriers et employés contre les accidents.

Pour assurer l'exécution tant des paragraphes *B* et *C* du présent article que des paragraphes 5, 6 et 7 de l'article 16 ci-dessus, le concessionnaire organisera une caisse spéciale qui sera gérée par les employés et ouvriers eux-mêmes.

Le concessionnaire devra imputer aux frais généraux la somme suffisante pour opérer les versements stipulés aux paragraphes *A*, *B*, *C*.

Art. 18. — Le concessionnaire devra tenir compte, dans l'exploitation de toutes les améliorations et de tous les progrès dont l'application viendrait à être reconnue utile.

Art. 19. — En vue de permettre à la ville de Paris de faire face au service, en intérêts et amortissement, des emprunts contractés par elle pour les travaux d'infrastructure du Métropolitain, il sera fait, au profit de celle-ci, à toute époque et pour tout billet délivré, un prélèvement calculé à raison de 0 fr. 05 par billet délivré de 2e classe à 0 fr. 15 ou par billet du matin à 0 fr. 20, et à raison de 0 fr. 10 par billet de 1re classe à 0 fr. 25.

Toutefois, lorsque le nombre des voyageurs transportés par an, en toutes classes, dépassera 140 millions, le prélèvement en faveur de la ville de Paris sera augmenté par voyageur donnant droit à prélèvement :

De 0 fr. 001 pour les premiers 10 millions de voyageurs au-delà de 140 millions;

De 0 fr. 002 pour la seconde fraction de 10 millions de voyageurs;

De 0 fr. 003 pour la troisième fraction de 10 millions de voyageurs;

De 0 fr. 004 pour la quatrième fraction de 10 millions de voyageurs ;

De 0 fr. 005 pour la cinquième fraction de 10 millions de voyageurs.

A partir de 190 millions de voyageurs, les prélèvements supplémentaires cesseront de croître et seront, pour tous les voyageurs excédant ce total de 190 millions, de 0 fr. 005.

En conséquence, à partir de 190 millions de voyageurs, les prélèvements de la ville de Paris pour l'excédent seront respectivement :

De 0 fr. 035 en 2e classe (billet simple);

De 0 fr. 055 en 2e classe (aller et retour);

De 0 fr. 105 en 1re classe.

Les transports des enfants des écoles à 5 centimes ne donneront lieu à aucun prélèvement.

Le versement des prélèvements ainsi effectués sera fait à la ville de Paris pour chaque mois de l'année dans le mois qui suivra la fin de chaque trimestre.

Le versement des prélèvements supplémentaires ci-dessus se fera dans le mois qui suivra la clôture de l'exercice.

La part ainsi attribuée à la ville est une charge de l'exploitation : elle sera défalquée du produit brut pour le calcul du produit net devant servir de base au prix de rachat dans les conditions prévues par l'article 19 du cahier des charges.

Les écritures, pièces comptables et justificatives du concessionnaire seront, en vue de leur examen, à la disposition des délégués de la ville de Paris, qui se réverve, en outre, le droit d'organiser tel moyen de contrôle qu'elle jugera utile. Les délégués de la ville de Paris auront notamment le droit d'assister à toutes les assemblées ordinaires et extraordinaires de la société qui sera constituée aux termes de l'article 3 de la présente convention.

Art. 20. — Si le concessionnaire ne se conforme pas aux délais prévus par l'article 3 du cahier des charges, il sera passible, de plein droit et sans qu'il soit besoin d'aucune mise en demeure, d'une amende de 200 francs par jour de retard constaté et par infraction.

Toute autre infraction aux clauses du cahier des charges ou de la présente convention commise par le concessionnaire sera frappée d'une amende de 200 francs par jour de retard constaté et par infraction.

Toute autre infraction aux clauses du cahier des charges ou de la présente convention commise par le concessionnaire sera frappée d'une amende de 50 francs par jour, de plein droit et sans qu'il soit besoin d'aucune mise en demeure. L'application de ces amendes aura lieu sans préjudice des pénalités plus graves résultant de l'article 21 du cahier des charges.

Le montant desdites amendes sera prélevé sur le cautionnement qui,

en cas de prélèvement de cette nature, devra être reconstitué dans le délai de quinze jours.

Art. 21. — Les frais de timbre, d'enregistrement, d'expédition du cahier des charges et de la présente convention seront supportés par le concessionnaire, qui devra les payer sur états arrêtés par le préfet de la Seine.

Paris, le 27 janvier 1898.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE I.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er (modifié). — Le chemin de fer métropolitain qui fait l'objet du présent cahier des charges est destiné au transport des voyageurs et de leurs bagages à main.

La traction sera faite au moyen de l'électricité.

Art. 2 (modifié). — Ce chemin de fer métropolitain comprendra les sections ci-après désignées :

Section A. — De la porte de Vincennes à la porte Dauphine, passant par ou près la place de la Nation, la gare de Lyon, la place de la Bastille, l'Hôtel de Ville, la place de la Concorde et la place de l'Étoile ;

Section B. — Circulaire par les boulevards extérieurs, passant par ou près la place de l'Étoile, le collège Chaptal, la place de Clichy, la place d'Anvers, le rond-point de la Villette, le Père-Lachaise, la place de la Nation, la gare de Lyon, la gare d'Orléans, la place d'Italie, la place Denfert-Rochereau, la gare Montparnasse, le Champs de Mars et le Trocadéro ;

Section C. — De la porte Maillot à Ménilmontant, passant par ou près la place de l'Étoile, le collège Chaptal (partie commune avec la ligne B), la gare Saint-Lazare, la Bourse, la place de la République et le Père-Lachaise ;

Section D. — De la porte de Clignancourt à la porte d'Orléans, passant par ou près la gare du Nord, la gare de l'Est, les Halles, la rue de Rennes et la rue Denfert-Rochereau ;

Section E. — Du boulevard de Strasbourg au pont d'Austerlitz, passant par ou près la place de la République et la place de la Bastille ;

Section F. — Du cours de Vincennes à la place d'Italie, passant par ou près la place Daumesnil et la Salpêtrière ;

Telles qu'elles sont définies par la délibération du 4 décembre 1896, et, au surplus, indiquées sur le plan ci-annexé, et éventuellement :

Section G. — De la place Valhubert au quai de Conti ;

Section H. — Du Palais-Royal à la place du Danube ;

Section I. — D'Auteuil à l'Opéra par Grenelle.

Art. 3 (modifié). — Les projets d'exécution seront présentés par le concessionnaire dans un délai de quatre mois à partir du commencement des travaux de la ville.

Les travaux du concessionnaire devront être commencés dans un délai de deux mois à partir de la livraison qui lui sera faite de l'infrastructure par la ville ; ils seront poursuivis et terminés de façon que l'exploitation soit commencée dans le délai de dix mois à compter du jour de ladite livraison.

Art. 4 (modifié). — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1m,30.

La largeur du matériel roulant ne dépassera pas 2m,10, y compris toutes saillies, notamment celle des marchepieds latéraux ; la hauteur dudit matériel roulant au-dessus des rails, y compris les prises de contact avec les conducteurs électriques, sera au plus de 3m,40.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords intérieurs des rails, sera de 1m,26, en alignement droit.

Le reste comme au type (*).

(*) Pour le type, voir *Journal Officiel* du 1er avril 1898.

DÉCRETS.

(N° 135)

[31 janvier 1897]

Décret qui approuve le traité passé les 18 juin et 28 juillet 1896 entre la compagnie des chemins de fer de l'Est et la compagnie du chemin de fer d'intérêt local d'Avricourt à Blamont et à Cirey, pour l'exploitation de ce chemin par la compagnie de l'Est.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des travaux publics;

. . . .

Le Conseil d'État entendu;

Décrète :

Art. 1er. — Est approuvé le traité passé les 18 juin et 28 juillet 1896 entre la compagnie des chemins de fer de l'Est et la compagnie du chemin de fer d'intérêt local d'Avricourt à Blamont et à Cirey, pour l'exploitation de ce chemin par la compagnie de l'Est.

Art. 2. — La compagnie des chemins de fer de l'Est établira, en un compte à part, les résultats de l'exploitation faisant l'objet dudit traité. Les pertes ou les bénéfices résultant de cette exploitation ne pourront, en aucun cas, figurer dans les comptes établis en vue de la garantie d'intérêts accordée par l'État à la compagnie ou du partage des bénéfices.

TRAITÉ.

Entre :

La compagnie des chemins de fer de l'Est, dont le siège est à Paris, rue et place de Strasbourg, représentée par M. Petsche (Édouard-Achille), ingénieur des Ponts et Chaussées en retraite, officier de la Légion d'honneur, et M. Barabant (Roger), ingénieur en chef des Ponts et Chaus-

sées, officier de la Légion d'honneur, agissant : le premier, comme administrateur ; le second, comme directeur de la compagnie,

D'une part ;

Et la compagnie du chemin de fer d'Avricourt à Blamont et à Cirey, représentée par M. François-Auguste Bauquel, chevalier de la Légion d'honneur et de l'ordre de Léopold de Belgique, administrateur délégué de ladite compagnie, agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par une décision du conseil d'administration en date du 19 mars 1896,

D'autre part ;

Il a été exposé et arrêté ce qui suit :

La compagnie des chemins de fer de l'Est exploite actuellement pour le compte de la compagnie concessionnaire le chemin de fer d'intérêt local d'Avricourt à Blamont et à Cirey, aux conditions fixées par un traité en date des 16-24 juin 1886 et qui expire le 1er juillet prochain.

Le plan ci-joint, vérifié par les deux parties, donne la situation actuelle des installations de la ligne de Cirey dans la gare d'Avricourt, savoir :

Par une teinte vermillon, les voies appartenant exclusivement à la société de Cirey ;

Par une teinte verte, les installations qui servent au trafic local de la gare d'Avricourt et au transbordement des marchandises de la ligne de Cirey et dont la compagnie d'intérêt local est propriétaire pour un quart.

Le traité des 16-24 juin 1886 devant expirer le 1er juillet prochain, les deux compagnies se sont mises d'accord pour le renouveler sur les mêmes bases.

En conséquence :

Art. 1er. — La compagnie de l'Est maintiendra le service d'exploitation de la ligne de Cirey tel qu'il est organisé en ce moment.

Elle s'entendra avec la compagnie de Cirey pour introduire dans ce service, conformément au cahier des charges de cette société, les modifications qu'elle jugerait utiles dans l'intérêt du trafic.

La compagnie de l'Est sera chargée, aux frais de la société de Cirey, de toutes les dépenses d'entretien courant, des grosses réparations, des terrassements, ouvrages d'art et bâtiments, ainsi que des dépenses d'entretien et de réfection des voies de la ligne de Cirey, dépenses arrêtées conformément à l'usage établi par le traité du 1er juillet 1876.

Art. 2. — En ce qui concerne la gare d'Avricourt, la compagnie de Cirey n'aura à payer à la compagnie de l'Est aucune redevance :

1° Pendant la durée de la concession de la compagnie de l'Est pour l'occupation des terrains sur lesquels sont placés les voies et installations de la compagnie de Cirey dans ladite gare d'Avricourt, ou sur lesquels des installations nouvelles devraient être effectuées en raison des besoins du trafic de la ligne d'intérêt local;

2° Pendant la durée du présent traité pour l'usage qui sera fait des

autres parties de la gare pour les besoins de l'exploitation de la ligne de Cirey.

La compagnie de Cirey aura à payer pour l'usage de la gare d'Avricourt :

1° La totalité des frais d'entretien et de grosses réparations des installations teintées en vermillon du plan ci-annexé, à l'exception pourtant de la partie de la voie principale de Cirey, comprise entre les aiguilles 41 et 44, pour tenir compte de l'usure du matériel des voies dues aux manœuvres que la compagnie de l'Est fera pour son propre service sur les voies de la compagnie de Cirey ;

2° Le quart des frais d'entretien et de grosses réparations des installations, teintées en vert sur le plan ci-annexé, et qui servent au service local et au transbordement des marchandises de la ligne de Cirey.

Les autres frais d'entretien de la gare d'Avricourt demeurent à la charge exclusive de la compagnie de l'Est.

Si les deux compagnies reconnaissent l'utilité, pour les besoins du trafic, d'augmenter ou de modifier, pendant la durée du présent traité, les installations indiquées en vert au plan ci-annexé, les dépenses qui seront nécessitées par ces travaux seront partagées dans la proportion de trois quarts pour la compagnie de l'Est et d'un quart pour la compagnie de Cirey.

Art. 3. — La compagnie de Cirey fournira les machines locomotives accompagnées de leurs tenders, les voitures à voyageurs et fourgons à freins, nécessaires à l'exploitation de sa ligne.

Dans le cas où ces voitures ne seraient pas en nombre suffisant, la compagnie de l'Est livrera, aux conditions ci-après stipulées, le supplément de voitures et de fourgons que réclamera le service.

En cas de besoin, la compagnie de l'Est prêtera aussi des locomotives de secours à la compagnie de Cirey, à la condition, bien entendu, que la voie sera en état de supporter ces machines.

Art. 4. — La compagnie de l'Est voulant rester étrangère aux chances de l'entreprise de la compagnie du chemin de fer d'Avricourt à Cirey, ne prétendre à aucun bénéfice, ni encourir aucune perte, mais tenant à s'assurer le remboursement intégral de ses dépenses, il sera, à cet effet, ouvert sur ses livres, à la ligne de Cirey, un compte d'exploitation, d'entretien, de réparation de toute sorte et de fourniture du matériel roulant.

Les dépenses de toute nature, spécialement afférentes à la ligne de Cirey, seront portées au débit de ce compte.

Ces dépenses n'ayant pu être déterminées au préalable et résumées sous forme d'un tarif d'exploitation, il est entendu que la compagnie de l'Est les comptera de manière à rentrer uniquement dans ses débours, en s'interdisant tout bénéfice.

On entend par débours non seulement les sommes réellement payées pour l'exploitation, salaires, matières et frais généraux, mais

encore les redevances ci-après stipulées pour la fourniture éventuelle ou permanente, par la compagnie de l'Est, du matériel roulant.

Art. 5. — Si la compagnie de l'Est a à prêter à la compagnie de Cirey des machines de secours, l'emploi de chaque machine donnera lieu à une redevance de 30 centimes (0 fr. 30) par kilomètre, représentant l'intérêt et l'amortissement du capital consacré à la construction de cette machine.

Les frais de conduite et d'entretien et les dépenses de ces machines seront comptés comme les frais de conduite et les dépenses des machines appartenant à la compagnie de Cirey.

Art. 6. — La compagnie de l'Est fera faire, dans ses ateliers, l'entretien et les réparations des machines, tenders et voitures appartenant à la compagnie de Cirey.

Les dépenses faites pour cet objet comprendront :

1° Leur part de frais généraux ;

2° Une taxe kilométrique, décomptée à l'aller et au retour, et calculée à raison de :

Quatre centimes par véhicule pour chaque voiture ou fourgon ;

Six centimes par tonne pour chaque machine envoyée en réparation sur un atelier quelconque de la compagnie de l'Est.

Ces dépenses seront portées au débit du compte « Exploitation » de la ligne de Cirey.

Art. 7. — Seront également portées au débit du même compte les redevances ci-après :

Quatre centimes par kilomètre, pour chaque voiture à voyageurs envoyée sur la ligne de Cirey ;

Deux centimes par kilomètre, pour chaque wagon à marchandises français ;

Vingt-cinq millimes à 3 centimes par kilomètre, pour chaque wagon à marchandises étranger, la compagnie de l'Est ne demandant que le montant des redevances qu'elle paye elle-même.

Les parcours de ces véhicules seront comptés tant à plein qu'à vide.

Tout wagon envoyé par la compagnie de l'Est sur la ligne de Cirey devra être restitué dans un délai de soixante-douze heures, y compris le temps du voyage aller et retour.

Ce délai sera réduit à quarante-huit heures pour les wagons qui n'appartiendraient pas à la compagnie de l'Est.

Dans le cas où les délais fixés par l'administration supérieure pour l'enlèvement des marchandises viendraient à être diminués, les délais ci-dessus stipulés seraient réduits de la même quantité.

Ces délais seront augmentés de vingt-quatre heures, si le wagon est rendu chargé.

Ces délais courront à partir de l'heure de départ du premier train qui emportera les wagons livrés à la compagnie de Cirey.

Tout séjour des wagons au-delà des délais indiqués ci-dessus donnera

lieu à une perception de 3 francs par fraction indivisible de vingt-quatre heures.

Art. 8. — Le montant des dépenses mentionnées aux articles précédents sera prélevé par la compagnie de l'Est sur les recettes centralisées à cet effet dans sa caisse.

La différence entre ces recettes et ces dépenses donnera lieu à une bonification d'intérêts dont la compagnie de l'Est tiendra compte à la compagnie de Cirey, au taux annuel de 75 centimes 0/0.

En cas d'insuffisance de recettes pour couvrir le montant du compte des frais d'exploitation, d'entretien et de redevance du matériel roulant, a compagnie de l'Est sera couverte de cette insuffisance par la compagnie de Cirey, dans le délai d'un mois après la remise des comptes de chaque exercice.

Art. 9. — La compagnie de l'Est accorde à la compagnie de Cirey la faculté d'établir ses tarifs au départ d'Avricourt frontière, et afin de tenir compte à la compagnie de l'Est du parcours de 435 mètres qui existe entre la gare d'Avricourt et la partie française située vers Deustch-Avricourt, la compagnie de Cirey payera à la compagnie de l'Est une redevance de 10 centimes par tonne de marchandises allant de la ligne de Cirey en Allemagne, et réciproquement.

Art. 10. — La compagnie de l'Est portera au crédit du compte d'exploitation et d'entretien du chemin de fer de Cirey la totalité des recettes effectuées sur tout le parcours d'Avricourt à Cirey, sans y comprendre, dans aucun cas, celles relatives à la manutention des marchandises dans la gare d'Avricourt, ni les autres recettes accessoires de cette gare, lesquelles appartiendront en propre à la compagnie de l'Est, qu'elles soient afférentes au parcours fait sur le chemin de fer de l'Est ou au parcours effectué sur le chemin de Cirey.

Moyennant la perception de ces frais accessoires, la compagnie de l'Est ne portera au compte « Exploitation » de la ligne de Cirey aucune dépense pour le personnel de l'exploitation, les frais de chauffage et d'éclairage de la gare d'Avricourt.

Art. 11. — La compagnie de Cirey déclare, à l'égard de la constatation du chiffre des recettes effectuées, s'en rapporter entièrement aux écritures tenues par la compagnie de l'Est, conformément aux prescriptions de l'Administration supérieure, écritures dont la compagnie de Cirey pourra faire prendre connaissance par ses représentants.

Art. 12. — La compagnie de l'Est fera, tous les six mois, le règlement provisoire des recettes et des dépenses et mettra le solde de ce règlement à la disposition de la compagnie de Cirey qui pourra soit retirer les fonds disponibles, soit les laisser dans la caisse de la compagnie au taux mentionné en l'article 8.

Mais c'est seulement après l'apurement des comptes de chaque exercice que la compagnie arrêtera le solde définitif soit de la recette nette qu'elle aura à verser à la compagnie de Cirey, soit du déficit qu'elle aura à lui réclamer.

Art. 13. — Les dépenses d'entretien courant devront se borner au strict nécessaire. Les dépenses pour les modifications et les agrandissements que le développement du trafic nécessitera dans les installations des gares et stations de la ligne ne pourront être entreprises qu'autant que l'utilité en aura été reconnue par les délégués de la compagnie concessionnaire. Il est entendu, d'ailleurs, que ces modifications et agrandissements resteront entièrement à la charge de la compagnie de Cirey.

Art. 14. — Le présent traité aura son effet à dater du 1er janvier 1896. Il aura une durée de cinq ans. Passé ce délai, il sera renouvelé d'année en année par tacite reconduction. Il pourra être revisé ou résilié à la fin de chaque période à la volonté de l'une des deux parties, à charge par elle de prévenir l'autre au moins six mois à l'avance.

Ce traité deviendra nul de plein droit à l'expiration de la concession de la compagnie des chemins de fer de l'Est, comme aussi en cas de rachat de cette concession par l'État.

Art. 15. — Les contestations qui pourraient survenir entre les parties contractantes, pour l'exécution des clauses du présent traité seront jugées par trois arbitres, qui jugeront ensemble, et au même titre, comme amiables compositeurs, souverainement et sans appel, ni réserve.

Les parties s'entendront pour la nomination de ces arbitres, et, en cas de contestations, ils seront nommés par le tribunal de commerce de la Seine.

Art. 16. — Les frais d'enregistrement du présent traité seront à la charge de celle des parties qui y aura donné lieu.

Art. 17. — La présente convention ne sera définitive qu'après l'approbation de M. le Ministre des travaux publics.

Fait double à Paris, le 18 juin 1896, et à Cirey, le 28 juillet 1896.

(N° 136)

[10 avril 1897]

Décret du Président de la République française, portant ce qui suit :

Sont approuvés les travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, sur son réseau algérien, conformément au projet ci-après :

Ligne de Philippeville à Constantine. — Gare de Constantine

commune avec la compagnie des chemins de fer de l'Est-Algérien :

Projet présenté, le 3 décembre 1895, avec un détail estimatif montant à 11.090 francs, y compris 12 0/0 pour frais généraux, intérêts et amortissements, en vue de l'incorporation à la gare de Constantine des voies de l'ancien embranchement particulier Truc et Joly de Brésillon et de l'installation de deux branchements les reliant à la voie 3 de la gare.

La partie des dépenses faites pour l'exécution de ce projet qui est à la charge de la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, déduction faite d'ailleurs de la valeur du terrain, sera, après vérification par la commission des comptes, ajoutée, mais seulement pour l'exercice du droit de partage des bénéfices et jusqu'à concurrence d'une somme de 4.430 fr. 72 au compte général de premier établissement des lignes du réseau algérien, conformément à la convention du 1er mai 1863, approuvée par les loi et décret du 11 juin suivant et à l'article 5 du décret du 20 septembre 1863.

(N° 137)

[14 mai 1897]

Décret du Président de la République française, portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour la modification et l'extension des aménagements affectés au service des marchandises à la gare de Chartres (ligne de Versailles à Rennes), conformément aux dispositions du plan d'ensemble, en date du 17 juillet 1896, lequel restera annexé au présent décret ;

2° Pour l'expropriation des terrains nécessaires à l'exécution desdits travaux, la compagnie des chemins de fer de l'Ouest est substituée aux droits comme aux obligations qui dérivent pour l'administration de la loi du 3 mai 1841 ;

3° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux dont il s'agit ne sont pas accomplies dans un délai de trois ans, à dater de la promulgation du présent décret.

(N° 138)

[22 mai 1897]

Décret du Président de la République française, portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique, conformément aux dispositions générales des avant-projets des 31 décembre 1895 et 1er février 1896, les travaux à exécuter pour l'établissement d'une dérivation du canal du Nivernais, dans la traversée de Clamecy (Nièvre) et l'allongement de l'écluse de la Forêt ;

2° La dépense, évaluée à 627.000 francs, sera imputée sur les ressources inscrites annuellement et l'amélioration des canaux de navigation ;

3° Il est pris acte de la délibération du 15 juin 1896, par laquelle le conseil municipal de Clamecy a accepté de recevoir la partie du canal qui sera délaissée dans l'état où elle sera remise, et a pris les engagements suivants :

a) De se mettre aux lieu et place de l'État pour les charges et servitudes de toute nature attachées à l'existence de cette partie du canal ;

b) De procéder, à ses frais, risques et périls, au comblement dudit canal et à tous les travaux accessoires, notamment ceux d'assainissement, que cette opération pourra comporter ;

c) De prendre à sa charge tous les dommages pouvant résulter de ladite opération et de la façon dont elle sera réalisée ;

4° Le présent décret sera considéré comme non avenu si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux n'ont pas été accomplies dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 139)

[1er juin 1897]

Décret du Président de la République française, portant ce qui suit:

1° Est déclarée d'utilité publique la rectification de la route nationale n° 73, dans la côte du Chêne, entre Vermondans et Pont-de-Roide (Doubs), suivant la direction générale indiquée par une ligne rouge sur le plan général visé par l'ingénieur en chef, le 29 février 1896, lequel plan restera annexé au présent décret;

2° Il est pris acte de l'engagement souscrit par le conseil municipal de Pont-de-Roide dans sa délibération du 11 septembre 1893;

3° La dépense, à la charge de l'État, évaluée à 7.200 francs, sera imputée sur les fonds inscrits annuellement au budget du ministère des travaux publics pour la rectification des routes nationales:

4° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution des travaux, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

5° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux n'ont pas été accomplies dans un délai de cinq ans, à dater du présent décret.

(N° 140)

[5 juin 1897]

Décret du Président de la République française, portant ce qui suit:

Sont approuvés les travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, pour la construction d'un abri de 20 mètres de longueur destiné aux voyageurs dans la gare de Blida (ligne d'Alger à Oran).

Les dépenses faites pour l'exécution de ce projet seront, après vérification par la commission des comptes, ajoutées, mais seulement pour l'exercice du droit de partage des bénéfices, et jusqu'à concurrence d'une somme de 3.000 francs, au compte général de premier établissement des lignes du réseau algérien, conformément à la convention du 1er mai 1863, approuvée par les loi et décret du 11 juin suivant, et à l'article 5 du décret du 20 septembre 1863.

(N° 141)

[5 juin 1897]

Décret du Président de la République française, portant ce qui suit:

Sont approuvés les travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest-Algérien, conformément au projet suivant:

Lignes de Sainte-Barbe-du-Tlélat à Sidi-bel-Abbès, de Sidi-bel-Abbès à Ras-el-Mâ, de la Sénia à Aïn-Témouchent et de Tabia à Tlemcen:

Projet de pose de contre-rails, de poteaux indicateurs et d'horloges à divers passages à niveau, présenté le 9 septembre 1896, avec un détail estimatif montant à 5.493 fr. 60, y compris 12 0/0 pour frais généraux et intérêts.

La dépense résultant de l'exécution de ce projet sera imputée sur le compte de 5.000.000 francs, ouvert, conformément à l'article 5 de la convention du 16 mai 1885, approuvée par la loi du 16 juillet suivant, pour travaux complémentaires sur les lignes de Sainte-Barbe-du-Tlélat à Sidi-bel-Abbès, Sidi-bel-Abbès à Ras-el-Mâ, la Sénia à Aïn-Témouchent et Tabia à Tlemcen, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

(N° 142)

[12 juin 1897]

Décret du Président de la République française, portant ce qui suit :

1° Les alignements du quai de la Poissonnerie, au port des Sables-d'Olonne (Vendée), sont et demeurent fixés conformément aux lignes rouges du plan visé par l'ingénieur en chef du service maritime, le 13 octobre 1896, lequel plan restera annexé au présent décret ;

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition de terrains et bâtiments nécessaires pour l'exécution de ce projet d'alignements, en se conformant aux dispositions des titres III et suivants de la loi du 3 mai 1841 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

(N° 143)

[17 juin 1897]

Décret qui déclasse la section non exécutée du chemin de fer défini à l'article 1er du décret du 5 mai 1869, comprise entre Lalle et les mines de Rochoul.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des travaux publics ;

. . . .

Le conseil d'État entendu ;

Décrète :

Art. 1er. — Est déclassée la section non exécutée du chemin de fer défini à l'article 1er du décret du 5 mai 1869, comprise entre Lalle et les mines de Rochoul.

(N° 144)

[28 juin 1897]

Décret du Président de la République française, portant ce qui suit :

Sont approuvés les travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer de Bône-Guelma et prolongements, en vue de l'établissement d'une nouvelle voie, de l'agrandissement de la remise à machine et du dortoir des mécaniciens, de la construction d'un dortoir pour les conducteurs et de cabinets d'aisances, à la gare de Tébessa, sur la ligne de Soukaras à Tébessa, conformément au projet présenté le 13 février 1896.

Les dépenses résultant de l'exécution de ce projet seront imputées sur le compte de deux millions, ouvert, conformément à l'article 6 de la convention du 23 mai 1885, approuvée par la loi du 28 juillet suivant, pour travaux complémentaires, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte et dans la limite d'une somme de 33.466 fr. 40, y compris une majoration de 10 0/0 pour frais généraux et intérêts.

(N° 145)

[1er juillet 1897]

Décret du Président de la République française, portant ce qui suit:

1° Il sera procédé à l'exécution des travaux de réfection des risbermes des quais de rive gauche du chenal, au port des Sables-d'Olonne (Vendée), conformément aux dispositions générales du projet présenté par les ingénieurs, à la date des 10-26 août 1896, et aux avis du conseil général des Ponts et Chaussées en date des 16 janvier et 2 juillet 1896 ;

2° La dépense de ces travaux, évaluée à 200.000 francs, sera imputée sur les ressources inscrites à la deuxième section du

budget du ministère des travaux publics, pour l'amélioration et l'extension des ports maritimes.

(N° 146)

[1er juillet 1897]

Décret du Président de la République française, portant ce qui suit :

1° Est déclaré d'utilité publique l'élargissement de la route départementale n° 27, de la Haute-Garonne, de Cierp en Espagne, entre les points kilométriques 125km,347 et 126km,439, au territoire de Saint-Béat et d'Arlos, sur une longueur de 1.092 mètres, telle qu'il est indiqué par une teinte jaune sur le plan visé par l'agent voyer en chef, le 30 juin 1893, lequel plan restera annexé au présent décret ;

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de cette entreprise en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

3° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux n'ont pas été accomplies dans le délai de cinq ans, à dater du présent décret.

(N° 147)

[1er juillet 1897]

Décret du Président de la République française, portant ce qui suit :

Sont approuvés les travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, sur son réseau algérien, conformément au projet ci-après :

Ligne d'Alger à Oran :

Projet d'établissement de clôtures aux gares de l'Hillil et de Perrégaux présenté le 25 février 1897, avec un détail estimatif montant à 1.600 francs, y compris 12 0/0 pour frais généraux, intérêts et amortissement.

Les dépenses faites pour l'exécution de ce projet seront, après vérification par la commission des comptes, ajoutées, mais seulement pour l'exercice du droit de partage des bénéfices et jusqu'à concurrence d'une somme de 1.600 francs, au compte général de premier établissement des lignes du réseau algérien, conformément à la convention du 1er mai 1863, approuvée par les loi et décret du 11 juin suivant et à l'article 5 du décret du 20 septembre 1863.

(N° 148)

[20 juillet 1897]

Décret du Président de la République française, portant ce qui suit :

Sont approuvés les travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée pour l'établissement d'un cul-de-sac de sûreté à la gare de Sainte-Barbe-du-Tlélat, commune aux lignes d'Alger à Oran (réseau P.-L.-M.) et de Sainte-Barbe-du-Tlélat à Sidi-bel-Abbès (réseau de l'Ouest-Algérien), conformément au projet présenté, le 23 juillet 1896, par ladite compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, d'accord avec la compagnie des chemins de fer de l'Ouest-Algérien.

Les dépenses faites pour l'exécution de ce projet seront, après vérification par la commission des comptés, ajoutées, mais seulement pour l'exercice du droit de partage des bénéfices et jusqu'à concurrence d'une somme de 5.120 francs, au compte général de premier établissement des lignes du réseau algérien, conformément à la convention du 1er mai 1863, approuvée par les loi et décret du 11 juin suivant, et à l'article 5 du décret du 20 septembre 1863.

(N° 149)

[20 juillet 1897]

Décret du Président de la République française, portant ce qui suit:

La compagnie des chemins de fer de l'Ouest-Algérien est autorisée à contribuer, pour un tiers, aux dépenses d'exécution du projet présenté, le 23 juillet 1896, par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, d'accord avec ladite compagnie des chemins de fer de l'Ouest-Algérien, en vue de l'établissement d'un cul-de-sac de sûreté à la gare de Sainte-Barbe-du-Tlélat, commune aux deux compagnies (lignes d'Alger à Oran et de Sainte-Barbe-du-Tlélat à Sidi-bel-Abbès), avec un détail estimatif montant à 7.680 francs, y compris 12 0/0 pour frais généraux, intérêts et amortissement.

La partie de la dépense résultant de l'exécution de ce projet, qui incombera à la compagnie de l'Ouest-Algérien, sera imputée sur le compte de 5.100.000 francs, ouvert, conformément à l'article 5 de la convention du 16 mai 1885, approuvée par la loi du 16 juillet suivant, pour travaux complémentaires sur les lignes de Sainte-Barbe-du Tlélat à Sidi-bel-Abbès, Sidi-bel-Abbès à Ras-el-Mâ, la Sénia à Aïn-Témouchent et Tabia à Tlemcen, dans la limite d'un maximum de 2.718 fr. 60, y compris les frais généraux, intérêts et amortissement, et jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

(N° 150)

[25 juillet 1897]

Décret du Président de la République française, portant ce qui suit:

1° Est autorisée la reconstruction du pont suspendu sur lequel la route nationale n° 130 franchit la Garonne à Port-Sainte-

Marie (Lot-et-Garonne), conformément aux dispositions du projet dressé par les ingénieurs, les 20 février, 25 mars 1897;

2° La dépense, évaluée à 245.000 francs, sera imputée sur les fonds inscrits annuellement au budget du ministère des travaux publics pour la construction des ponts dépendant des routes nationales.

(N° 151)

[17 août 1897]

Décret du Président de la République française, portant ce qui suit :

1° Sont autorisés les travaux relatifs à l'agrandissement de l'usine élévatoire et au doublement de la conduite ascensionnelle servant à l'alimentation du canal de Roubaix, conformément aux dispositions générales de l'avant-projet présenté par les ingénieurs à la date des 18 novembre-12 décembre 1896 ;

2° La dépense, évaluée à 715.000 francs, sera imputée sur les ressources inscrites annuellement à la 2e section du budget du ministère des travaux publics pour l'amélioration des canaux de navigation.

(N° 152)

[17 août 1897]

Décret du Président de la République française, portant ce qui suit :

La compagnie des chemins de fer du Sud de la France est autorisée à augmenter l'effectif du matériel roulant en service sur son réseau d'intérêt général par l'acquisition de 60 wagons à marchandises, conformément au détail estimatif annexé à sa demande du 29 mars 1897 et s'élevant à 300.384 francs, y compris une majoration de 12 0/0 pour frais généraux, intérêts et amortissement.

La dépense résultant de l'acquisition desdits wagons sera imputée sur le compte de 5.700.000 francs, prévu par les articles 4 de la convention du 23 juillet 1885, approuvée par la loi du 17 août suivant, 4 de la convention du 21 mai 1889, approuvée par la loi du 29 juillet suivant, et 6 de la convention du 1er décembre 1894, approuvée par la loi du 29 juillet suivant, pour travaux complémentaires sur les lignes de Meyrargues à Grasse et à Nice, de Nice à Puget-Théniers et de Digne à Saint-André, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte et sans que celles-ci puissent dépasser le maximum de 300.384 francs.

(N° 153)

[17 août 1897]

Décret du Président de la République française, portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter, en vue de l'établissement d'un chemin pour la suppression d'enclaves, aux abords du viaduc de la Madeleine (ligne de Paris à Cherbourg), conformément aux dispositions générales du plan produit par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest, le 14 décembre 1895, lequel restera annexé au présent décret ;

2° Pour l'expropriation des terrains nécessaires à l'exécution desdits travaux, la compagnie des chemins de fer de l'Ouest est substituée aux droits comme aux obligations qui dérivent pour l'administration de la loi du 3 mai 1841 ;

3° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux dont il s'agit ne sont pas accomplies dans un délai de deux ans, à dater de la promulgation du présent décret.

(N° 154)

[17 août 1897]

Décret du Président de la République française, qui approuve, conformément aux plans d'ensemble annexés au présent décret, les modifications du tracé de la ligne de tramway de Grenoble à Chapareillan — dont l'établissement dans le département de l'Isère a été déclaré d'utilité publique par décret du 2 décembre 1895 — dans les traverses de Bernin, Crolles, la Terrasse, la Flachère et Chapareillan.

(N° 155)

[17 août 1897]

Décret approuvant les dispositions relatives à l'exploitation du chemin de fer d'intérêt local de la Teste à l'Étang de Cazaux.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics;

. . . .

Le Conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvées les conventions passées, les 5 novembre 1890 et 23 avril 1896, entre le préfet de la Gironde, agissant au nom du département, d'une part, et M. Ortal, d'autre part, et ayant pour objet : la première, l'affermage de l'exploitation du chemin de fer d'intérêt local de la Teste à l'Étang de Cazaux, dont l'établissement a été déclaré d'utilité publique par le décret susvisé du 2 février 1874; la seconde, l'exécution de divers travaux sur la même ligne.

Lesdites conventions resteront annexées au présent décret.

CONVENTION.

L'an 1890 et le 5 novembre,

Entre M. Berniquet, préfet de la Gironde, officier de la Légion d'honneur, agissant au nom du département en vertu d'une délibération du conseil général, en date du 12 septembre dernier,

D'une part;

Et M. Ortal (Pierre), demeurant à Bordeaux, rue Deyries, n° 33,

D'autre part ;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le département de la Gironde afferme à M. Ortal, qui l'accepte, l'exploitation pour dix années, à partir du 1er janvier 1891. du chemin de fer d'intérêt local de la Teste à Cazaux, étant entendu que M. Ortal conduira cette exploitation à ses risques et périls, et que toutes les dépenses et indemnités de quelque nature qu'elles soient, y compris celles qui pourraient être dues pour réparation de dommages causés par des incendies, seront à la charge du fermier.

Le département de la Gironde se réserve expressément le droit de résilier le présent traité, le 1er janvier 1896, sans que M. Ortal puisse prétendre à aucune indemnité de ce chef. Le département devra prévenir M. Ortal de son intention de résilier, au plus tard, le 1er juillet 1895, et, au cas où la résiliation serait prononcée, il s'interdit d'affermer l'exploitation du chemin de fer d'intérêt local de la Teste à Cazaux à toute autre personne que M. Ortal, avant le 1er janvier 1897.

Art. 2. — Pour couvrir M. Ortal des insuffisances de l'exploitation, le département lui alloue une subvention annuelle fixée à forfait et pour toute la ligne à 18.000 francs.

Cette subvention sera payable par trimestre échu et au plus tard deux mois après la clôture du trimestre. Passé ce délai de deux mois, les versements en retard porteront intérêt au profit de M. Ortal, au taux de 4 0/0, sauf en ce qui concerne le versement du quatrième trimestre réglé par l'article 4.

Art. 3. — Si les recettes brutes, impôt déduit, jointes à la subvention prévue à l'article 2, donnent un total supérieur à 30.000 francs, l'excédent sera partagé par moitié entre le département et M. Ortal.

Pour permettre au département de contrôler les résultats de l'exploitation du chemin de fer, M. Ortal mettra à sa disposition, dans le mois qui suivra la clôture de l'exercice, un compte détaillé de ses recettes et de ses dépenses. Les agents du contrôle seront, en outre, admis en tout temps à prendre connaissance des comptes de l'exploitant et à consulter à cet effet les registres des gares et du chef de l'exploitation.

Art. 4. — La vérification et le règlement du compte en fin d'exercice devront être faits dans le délai de deux mois à partir de la présentation des diverses pièces par l'exploitant.

Dans le cas d'insuffisances reconnues, les avances faites trimestriellement par le département resteront acquises à M. Ortal.

Dans le cas d'excédents de recettes, tels qu'ils sont prévus par l'article 3, M. Ortal versera au département la moitié desdits excédents, et ce, dans le délai d'un mois après la notification qui lui sera faite de l'arrêté préfectoral du règlement. Passé ces délais, le versement non effectué sera productif d'un intérêt à 4 0/0 au profit du département. En prévision de ce dernier cas, il est entendu que le département pourra surseoir au paiement du quatrième trimestre de la subvention par lui consentie, sans être astreint à aucun intérêt jusqu'à l'apurement des comptes de l'exploitation s'il n'y a pas d'excédents, ou jusqu'après le versement de la part due par M. Ortal s'il y a des excédents.

Art. 5. — Pour l'exploitation et l'entretien du chemin de fer, ainsi que pour l'application des tarifs et des clauses diverses de la concession, M. Ortal, qui déclare connaître l'état dans lequel se trouvent le chemin de fer et ses dépendances, sera tenu de se conformer aux prescriptions des titres II, IV, V et VI du cahier des charges annexé à la convention du 20 mai 1873, à l'exception des articles 50, 51 et 53.

Art. 6. — M. Ortal s'engage à exploiter la ligne avec un matériel et un mobilier lui appartenant, étant entendu que ce matériel et ce mobilier seront proportionnés aux besoins de l'exploitation. Il sera dressé un état de ce matériel et de ce mobilier, et M. Ortal devra justifier qu'il en est propriétaire.

Art. 7. — M. Ortal n'aura, en aucun cas, le droit de se servir du matériel, outillage ou mobilier appartenant à la compagnie déchue, sans avoir à ce sujet le consentement de cette dernière et sans en avoir justifié auprès du département. Un état de ces divers objets sera dressé contradictoirement au moment de la prise de possession.

Art. 8. — Au moment de la prise de possession par M. Ortal, il sera dressé contradictoirement un état détaillé des lieux et un état d'inventaire des approvisionnements existants. Ces derniers seront portés au crédit du département d'après les prix d'acquisition ; il en sera tenu compte, au fur et à mesure de leur emploi, dans les règlements trimestriels.

Art. 9. — Les divers documents que possède le département, au sujet de la construction du chemin de fer et de son exploitation, seront remis contre reçu à M. Ortal, qui devra en faire retour au département au moment où prendra fin la présente convention.

Art. 10. — Les subventions fournies par les communes de la Teste et d'Arcachon resteront acquises au département; au contraire, la subvention due par la compagnie des eaux d'Arcachon, pour l'occupation d'une partie du domaine du chemin de fer par sa canalisation, sera acquise à M. Ortal et entrera dans le chiffre des recettes de l'exploitation.

Art. 11. — A la fin du bail consenti par la présente convention, le département ne sera tenu de prendre aucun des objets mobiliers appartenant à M. Ortal.

Il pourra, sur la demande de ce dernier, être astreint à prendre,

moyennant payement suivant le prix courant du moment, les traverses approvisionnées jusqu'à concurrence de 500 et le charbon avec maximum de 20 tonnes.

Art. 12. — M. Ortal déclare affecter le matériel et le mobilier mentionnés à l'article 6 au cautionnement de son entreprise.

Art. 13. — En cas de non-exécution, par M. Ortal, des clauses de la présente convention, son cautionnement deviendra la propriété du département.

En outre et dans le cas de non-exécution, le préfet de la Gironde prendra, sur un simple arrêté de mise en demeure et huit jours après notification dudit arrêté, les dispositions nécessaires pour assurer, aux frais de M. Ortal, la marche du service et la sécurité de l'exploitation pendant six mois à partir de la notification précitée.

Art. 14. — La présente convention sera soumise au droit fixe de 1 franc à la charge de M. Ortal.

Art. 15. — M. Ortal devra faire élection de domicile à la Teste. Dans le cas où il ne l'aurait pas faite, toute notification ou signification à lui adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture de la Gironde.

Fait en triple expédition, à Bordeaux, les jour, mois et an que dessus.

CONVENTION.

L'an 1896 et le 23 avril,

Entre M. Berniquet, préfet de la Gironde, officier de la Légion d'honneur, etc., agissant au nom du département, en vertu d'une délibération du conseil général, en date du 22 avril 1896,

D'une part;

Et M. Ortal (Pierre), demeurant à Bordeaux, rue Mazarin, n° 115,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — En vue des extensions de trafic devant résulter de nouvelles exploitations de forêts dans le voisinage de la ligne d'intérêt local de la Teste à Cazaux et afin d'assurer au chemin de fer le transport des bois provenant desdites exploitations, M. Ortal, fermier de ce chemin de fer, en vertu d'une convention du 5 novembre 1890, allongera sur 150 mètres de longueur les voies de garage dans chacune des stations du Courneau et de Cazeau-Hameau; il construira une voie de garage en demi-lune de 150 mètres de longueur et un pont-bascule pour wagons au lieu dit le Béguey; il établira une voie volante de 150 mètres de longueur en un point restant à déterminer suivant les besoins des exploitations de bois; il établira une communication téléphonique avec tous les conducteurs et appareils nécessaires, afin de

relier la gare de la Teste avec les stations et les garages de chargement de la ligne de la Teste à Cazeaux.

Art. 2. — Ces divers travaux et installations feront partie intégrante du chemin de fer et deviendront, par ce fait, propriété du département.

Art. 3. — Pour tenir compte des avantages que lesdits travaux et installations procurent au département, celui-ci remboursera à M. Ortal la moitié des dépenses réellement faites par lui pour les objets détaillés à l'article 1er, justifiées sur pièces de payement et maintenues dans la limite d'un maximum qui ne pourra dépasser 19.000 francs. L'autre moitié des dépenses sera supportée par parties égales par MM. Dupin, Larché et Dumartin, d'une part, et par M. Ortal, d'autre part. M. Ortal reste chargé de se faire rembourser le montant des dépenses prises en charge par MM. Dupin, Larché et Dumartin. Pour le calcul du remboursement à effectuer par le département, les dépenses justifiées et admises au compte, après avis du contrôle, seront majorées de 8 0/0 pour avances de fonds, peines et soins de M. Ortal, mais elles ne seront pas productives d'intérêt.

Le remboursement mis ainsi à la charge du département s'effectuera annuellement en prélevant, jusqu'à libération complète, les sommes nécessaires à cet effet sur la part revenant au département des excédents de recettes apportés à la ligne par les nouveaux transports provenant des exploitations de MM. Dupin, Larché et Dumartin. Seront uniquement comptées comme excédents les sommes dépassant le produit moyen de 38.000 francs obtenu pendant ces trois dernières années en ajoutant les recettes proprement dites à la subvention de 18.000 francs acquise en principe à la ligne par application de la convention du 11 novembre 1890.

Si les excédents de recettes pendant les exercices 1896-1897-1898-1899-1900, calculés comme il est dit ci-dessus, étaient insuffisants pour permettre de rembourser à M. Ortal le montant intégral de sa part contributive dans les dépenses prévues par la présente convention, le département serait toutefois libéré de toute obligation à l'égard de M. Ortal, les sommes non remboursées restant à la charge de ce dernier.

Les frais d'enregistrement de la présente seront à la charge de M. Ortal.

Fait en triple expédition, à Bordeaux, les jour, mois et an que dessus.

(N° 156)

[18 août 1897]

Décret portant réorganisation des Services des travaux publics en Algérie.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics;

. . . .

Le Conseil d'État entendu;
Décrète :

TITRE I.

PERSONNEL DES TRAVAUX PUBLICS.

Art. 1er. — Les fonctionnaires et agents du cadre métropolitain dont la désignation suit sont mis, lorsqu'il y a lieu, par le Ministre des travaux publics, à la disposition du Gouverneur général de l'Algérie et considérés comme étant en service détaché, savoir :

Inspecteurs généraux, ingénieurs en chef et ingénieurs ordinaires des ponts et chaussées et des mines, sous-ingénieurs des ponts et chaussées, conducteurs des ponts et chaussées, contrôleurs des mines, officiers et maîtres de port, contrôleurs généraux, inspecteurs principaux et particuliers de l'exploitation commerciale des chemins de fer, contrôleurs-comptables et du travail, commissaires de surveillance administrative des chemins de fer.

La nomination en Algérie de tous les fonctionnaires et agents ci-dessus désignés n'a lieu qu'après avis du Gouverneur général.

Art. 2. — L'inspection des services de travaux publics de l'Algérie est confiée à un inspecteur général des ponts et chaussées, qui réside à Alger.

L'inspection des services des mines de l'Algérie est confiée à un inspecteur général des mines, qui réside à Alger.

Le contrôle des chemins de fer algériens est dirigé par un inspecteur général des ponts et chaussées ou des mines, qui réside à Paris.

Les trois inspecteurs généraux ci-dessus désignés ont voix délibérative dans les divers conseils et comités institués près le ministère des travaux publics, et au sein desquels leurs fonctions les appellent à siéger.

Art. 3. — Le Ministre des travaux publics statue, après avis du Gouverneur général, sur toutes les questions relatives aux organisations générales de service, à l'avancement et aux mesures disciplinaires concernant le personnel des travaux publics détaché en Algérie. Il fixe, également, après avis du Gouverneur général, la résidence des ingénieurs en chef et ordinaires, sous-ingénieurs, officiers et maîtres de port, contrôleurs généraux, inspecteurs principaux et particuliers de l'exploitation commerciale des chemins de fer.

Le Gouverneur général statue sur les allocations d'indemnités et de secours. Il peut, en cas d'urgence, et sauf à en référer immédiatement au Ministre, suspendre tout fonctionnaire ou agent de ses fonctions. Il fixe la résidence des conducteurs des ponts et chaussées, des contrôleurs des mines, des commis des ponts et chaussées et des mines, des commissaires de surveillance administrative des chemins de fer et des agents inférieurs. Il détermine les limites des subdivisions de conducteur des ponts et chaussées et de contrôleur des mines.

Art. 4. — Les commis des ponts et chaussées et des mines, les maîtres et gardiens de phares et autres agents inférieurs appartiennent au cadre algérien. Toutes les attributions réservées au Ministre des travaux publics, en ce qui les concerne, sont dévolues au Gouverneur général de l'Algérie.

Toutefois le Ministre des travaux publics peut, après entente avec le Gouverneur général, prononcer le passage de l'un de ces agents du cadre métropolitain dans le cadre algérien, et réciproquement.

TITRE II.

SERVICES RESSORTISSANT AU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

Art. 5. — Les lois et décrets qui régissent, en France, les services ressortissant au ministère des travaux publics s'appliquent, en Algérie, dans toutes celles de leurs dispositions auxquelles il n'est pas dérogé par la législation spéciale de ce pays.

Art. 6. — Le Gouverneur général a, en Algérie, en matière de travaux publics, de grande voirie, d'outillage des ports maritimes, de contrôle des voies ferrées, de surveillance des mines, minières, carrières et appareils à vapeur établis à terre ou à bord des bateaux, et généralement dans toutes les matières ressortissant dans la métropole au ministère des travaux publics, les mêmes attributions que le Ministre dans la métropole, sous les réserves indiquées aux articles suivants.

Art. 7. — Dans tous les cas où le Gouverneur général reconnaît l'utilité de prendre l'avis de l'un des conseils ou comités institués près le ministère des travaux publics, cette consultation est provoquée par les soins du Ministre, auquel le dossier est transmis, à cet effet, et qui le renvoie ensuite au Gouverneur général avec l'avis qui a été émis.

Art. 8. — Toutes les fois que, pour les matières visées à l'article 6, il doit être statué par une loi ou un décret, la loi ou le décret sont, après instruction de l'affaire sur place par le Gouverneur général, préparés, soumis aux Chambres ou au Conseil d'État, et contresignés par le Ministre des travaux publics.

Art. 9. — Le Gouverneur général fournit une situation annuelle des emprunts contractés par application de l'article 11 de la loi du 30 janvier 1893 sur la marine marchande, ainsi que les comptes statistiques qui sont jugés nécessaires.

Il n'approuve les comptes et budgets présentés par les concessionnaires d'un outillage public dans les ports maritimes de commerce qu'après avis de la commission de vérification des comptes et budgets des chambres de commerce instituées au ministère des travaux publics.

Art. 10. — Le service central des phares et balises reste chargé, sous l'autorité directe du Ministre des travaux publics, de la fourniture en Algérie des appareils d'éclairage, des huiles minérales, des mèches, des cheminées en cristal et des chaînes ou manilles des bouées, ainsi que des réparations ou modifications de ces appareils qui doivent être exécutées à Paris.

Ce service reste également chargé de dresser les projets et marchés nécessaires à l'acquisition de ces fournitures, lesquels sont approuvés par le Ministre des travaux publics; il a la gestion des dépenses y relatives; elles sont soldées par le ministère des travaux publics et remboursées par le Gouverneur général de l'Algérie au moyen de virements de compte.

Sur la demande du Gouverneur général, les ingénieurs et conducteurs du service central peuvent recevoir du Ministre des

travaux publics des missions en Algérie ayant pour objet l'examen de questions d'ordre technique se rapportant à l'éclairage et au balisage. Les frais de ces missions sont soldés par le ministère des travaux publics et remboursés par le gouvernement général de l'Algérie.

Le Gouverneur général soumet au Ministre des travaux publics toutes les questions de chemins de fer pour lesquelles la décision a été réservée au Ministre par les actes de concession.

Les tarifs continuent à être homologués par le Ministre des travaux publics, qui statue également sur les frais accessoires et sur les délais de transport.

Art. 11. — Il reste, en outre, chargé du règlement des garanties d'intérêt et subventions, ainsi que de l'ordonnancement des dépenses y relatives, tant pour les chemins de fer d'intérêt général que pour ceux d'intérêt local et les tramways.

Art. 12. — Dans tous les cas où le Ministre des travaux publics doit statuer en matière de mines, minières, carrières et appareils à vapeur, après avis du conseil général des mines ou de la commission centrale des machines à vapeur, le Gouverneur général statue après avis du conseil du gouvernement, en usant, d'ailleurs, s'il le juge utile, de la faculté que lui donne l'article 7.

Art. 13. — L'envoi au Ministre des travaux publics du budget des travaux publics de l'Algérie, préparé par le Gouverneur général conformément à l'article 9 du décret du 31 décembre 1896, est accompagné de toutes les justifications que le Ministre juge nécessaires.

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT.

(N° 157)

[11 décembre 1896]

Chemins de fer. — Décompte. — (Ministre des travaux publics contre sieur Séron.)

Matériaux fournis par l'État. Application du cahier des charges pour la fixation de la retenue à faire subir à l'entrepreneur à raison des moellons à lui fournis par l'État.

Transports de déblais. — Jets de pelle supplémentaires. — Décidé par application du cahier des charges que l'entrepreneur n'avait droit à aucune allocation spéciale pour jets de pelle supplémentaires.

SUR LES CONCLUSIONS *du Ministre tendant à faire retrancher des sommes allouées par le conseil de préfecture celle de 107 fr. 47 accordée sous le 48e chef :*

Considérant qu'aux termes du n° 80 du bordereau des prix, lorsqu'il sera employé des matériaux appartenant à l'État « il sera déduit à l'entrepreneur... 5 fr. 20 pour 1 mètre cube de moellons bruts »; que cette disposition, en raison de la généralité des termes dans lesquels elle est formulée, doit être appliquée, quel qu'ait été l'emploi fait par l'entrepreneur des moellons appartenant à l'État; qu'ainsi c'est à tort que l'arrêté attaqué a admis que le sieur Séron ne devait à l'État que 4 fr. 30 par mètre cube pour les moellons bruts dont l'emploi a été fait après cassage pour la fabrication du béton, sous prétexte que le sous-détail du prix du béton faisait ressortir pour le moellon brut non cassé un prix inférieur à 5 fr. 20, et qu'il y a lieu, faisant droit aux conclusions de l'État, de supprimer l'allocation de 107 fr. 47 qui correspond à la différence entre le prix de 5 fr. 20 et celui

de 4 fr. 30 pour la quantité de moellons bruts fournis par l'État à l'entrepreneur ;

II. *Sur les conclusions du Ministre tendant à la réformation de l'arrêté du conseil de préfecture en tant qu'il a refusé d'accueillir la fin de non-recevoir opposée par l'Administration à la demande formulée par le sieur Séron sous le chef* 9, §§ 1, 2 *et* 3, *admis en principe le bien-fondé de cette réclamation et ordonné une expertise pour fixer le montant de la somme due de ce chef à l'entrepreneur :*

Considérant qu'il n'est pas contesté que les déblais pour lesquels un supplément de prix a été réclamé par le sieur Séron font partie de ceux auxquels s'appliquent les dispositions des deux premiers paragraphes de l'article 99 du cahier des charges;

Considérant qu'aux termes de ces dispositions les déblais employés en remblais ou mis en dépôt seront subdivisés, quelle que soit leur nature, conformément au tableau du mouvement des terres de l'avant-métré ; l'entrepreneur sera libre d'exécuter les transports suivant le mode qui lui conviendra, mais les distances et le mode de transport prévus à l'avant-métré resteront la base du décompte définitif;

Considérant que le sieur Séron a reçu, pour les déblais sur lesquels porte la contestation le prix de fouille, charge et emploi en remblai (prix n°s 1 à 4 du bordereau) et le prix des transports calculé d'après les distances et le mode définis par l'avant-métré, c'est-à-dire les prix acceptés à forfait pour les diverses classes de déblais suivant les conditions prévues de leur extraction et de leur emploi et qu'il ne peut être admis à réclamer la revision de ces prix en alléguant la circonstance que pour certaines parties des ouvrages la charge directe sur les véhicules n'aurait pas été possible et qu'il n'aurait pas été tenu compte dans l'établissement des prix portés au décompte de jets de pelle qui n'ont pu être évités pour l'approche des matériaux de la fouille aux véhicules ; qu'en effet l'entrepreneur aurait dû formuler cette réclamation avant d'accepter l'avant-métré, mais que, faute par lui de l'avoir fait, l'Administration est fondée à demander l'application stricte des dispositions précitées de l'article 99 du cahier des charges ;

Considérant que le sieur Séron ne soutient pas que des circonstances imprévues ou des ordres de l'Administration l'aient empêché d'organiser, suivant ses convenances, le transport des déblais qui font l'objet du chef 9, §§ 1, 2 et 3 ; que c'est donc à tort que le conseil de préfecture a décidé que les dispositions de l'article 99 ne faisaient pas obstacle à l'allocation d'un prix spé-

cial pour les jets de pelle supplémentaires qui ne pouvaient être évités et qu'il y a lieu d'annuler cette disposition de l'arrêté attaqué et de rejeter immédiatement la demande du sieur Séron... (Est supprimée l'allocation de 107 fr. 47 accordée au sieur Séron, sous le chef 48 ; la demande formulée par cet entrepreneur sous le chef 9, §§ 1, 2 et 3, est rejetée. L'arrêté du conseil de préfecture du département du Doubs est réformé en ce qu'il a de contraire à la présente décision.)

(N° 158)

[11 décembre 1896]

Travaux publics. — Occupation temporaire. — Dommages causés à la propriété occupée. — (Sieur Laporte.)

Ballastière ouverte sur une propriété dans des conditions telles que le cours d'une rivière s'est modifié, qu'une partie de la propriété a été enlevée à toute culture et qu'une autre partie a été transformée en îlot exposé aux inondations. Entrepreneur condamné à payer au propriétaire la valeur totale des terrains envahis par les eaux et à l'indemniser de la dépréciation subie par la parcelle transformée en îlot. Fixation du prix du terrain et de l'indemnité pour dépréciation.

Considérant qu'il résulte de l'instruction que l'espace réservé par le sieur Laporte entre la ballastière ouverte par lui sur la propriété du sieur Laperrine d'Hautpoul et le cours de l'Aude n'était pas suffisant pour résister au courant de la rivière qui s'est ouvert un nouveau bras en recouvrant une surface de 4 hectares définitivement enlevée à toute culture et en détachant 3 autres hectares pour en former un îlot exposé aux inondations;

Considérant que c'est avec raison que le conseil de préfecture a condamné le sieur Laporte à payer aux propriétaires la valeur totale des 4 hectares de terrain envahis par le cours de la rivière et à les indemniser de la dépréciation subie par la parcelle transformée en îlot;

Mais, considérant que la valeur assignée à ces terrains par l'arrêté attaqué est exagérée ; qu'il résulte, en effet, de l'expertise et notamment du rapport rédigé par le troisième expert, qu'ils ne

seraient pas susceptibles d'être cultivés en vignes et que, même, c'est seulement pour partie qu'ils pourraient produire des céréales; que, dans ces conditions, en fixant à 2.200 francs par hectare la valeur des terrains détruits et en évaluant, d'autre part, à 2.000 francs la dépréciation subie par l'îlot détaché du reste de la propriété, il sera fait une exacte appréciation du dommage causé et de l'indemnité à allouer pour le réparer ;

Considérant enfin qu'il ne résulte pas de l'instruction que les travaux effectués par le sieur Laporte aient fait éprouver aucun préjudice aux autres terrains situés en dehors du périmètre qu'il a occupé ; que, par suite, c'est à tort que le conseil de préfecture a fait entrer dans le calcul de l'indemnité la dépréciation d'une surface de 3 hectares de vignes voisines de la ballastière ;

Considérant que, dans ces circonstances, il y a lieu de réduire à la somme de 10.926 francs l'indemnité allouée par le conseil de préfecture... (L'indemnité allouée par l'arrêté attaqué aux héritiers Laperrine d'Hautpoul est réduite à 10.926 francs. L'arrêté attaqué est réformé en ce qu'il a de contraire à la disposition qui précède. Le surplus des conclusions du sieur Laporte est rejeté. Le recours incident est rejeté. Les dépens seront supportés par les héritiers Laperrine d'Hautpoul.)

(N° 159)

[11 décembre 1896]

Voirie (grande). — Contravention. — Fouilles pratiquées à moins de 10 mètres d'une ligne de chemin de fer. — Prescription. — Amende. — (Sieur Piquet.)

Constitue une contravention de grande voirie le fait de pratiquer des fouilles à moins de 10 mètres d'une ligne de chemin de fer.

La prescription de l'amende étant acquise en vertu de l'article 640 *du Code d'instruction criminelle, le délinquant doit être condamné à la réparation du dommage causé et aux frais du procès-verbal* (*).

Considérant qu'aux termes du § 1er de l'article 9 du décret du

(*) Voy. Table décennale 1885-1894, t. II, v° Voirie (grande), n° 69 (*Arr. du C. d'Ét.*).

8 février 1892, portant règlement pour les carrières du département de l'Ain, applicable aux chemins de fer en vertu de l'article 3 de la loi du 15 juillet 1845, les bords des fouilles ou excavations sont établis et tenus à une distance horizontale de 10 mètres au moins des routes ou chemins; que les contraventions à ces dispositions sont punies, d'après l'article 11 de la loi du 15 juillet 1845, d'une amende de 16 à 300 francs;

Considérant qu'il résulte du procès-verbal ci-dessus visé que le sieur Picquet a pratiqué, à moins de 10 mètres du chemin de fer de la Cluse à Saint-Claude, aux points kilométriques 7.435 et 7.475, des excavations qui ont causé des dommages à ce chemin de fer; que, si, en ce qui concerne la contravention relevée au point kilométrique 7.435, l'amende était prescrite, en vertu de l'article 640 du Code d'instruction criminelle, les effets de la prescription ne s'étendaient pas à la réparation des dommages produits à ce point, à raison de l'imprescriptibilité du domaine public;

Considérant, par suite, que c'est à bon droit que le conseil de préfecture, sans qu'il fût besoin d'ordonner de nouvelles mesures d'instruction, a condamné le sieur Picquet à 16 francs d'amende pour la contravention commise au point kilométrique 7.475, à la réparation de l'ensemble des dommages et aux dépens. (Rejet.)

(N° 160)

[11 décembre 1896]

Zone frontiere. — Travaux exécutés sur un chemin mitoyen entre la France et la Belgique. — Avis de la commission mixte des travaux publics. — (Sieur Lemaire.)

Le maire d'une commune ne commet pas une contravention en faisant exécuter des travaux de simple entretien sur un chemin vicinal, compris dans la zone frontière, sans avoir obtenu au préalable l'avis conforme de la commission mixte des travaux publics.

Considérant que, si, aux termes des articles 7 du décret du 16 août 1853 et 3, § 2, du décret du 8 septembre 1878, les travaux

concernant les chemins vicinaux situés dans les territoires réservés de la zone frontière ne peuvent être exécutés que sur l'avis conforme de la commission mixte des travaux publics, il résulte de l'article 8 du décret du 16 août 1853 que ces dispositions ne sont pas applicables aux travaux d'entretien ou de réparation des chemins existants;

Considérant qu'il est établi par l'instruction que le chemin de la commune de Gognies-Chaussée, situé dans un territoire réservé de la zone frontière, est un chemin très ancien et qu'il a été depuis longtemps régulièrement classé sous le n° 2 comme chemin vicinal de cette commune; qu'il est également établi que les travaux ordonnés par le requérant, en sa qualité de maire, et qui ont donné lieu au procès-verbal, ont consisté en un empierrement de simple entretien; que, dans ces circonstances, c'est à tort que l'arrêté attaqué a déclaré qu'ils constituaient une contravention à la police de la zone frontière et a condamné le requérant; qu'ainsi cet arrêté doit être annulé et le sieur Lemaire relaxé des fins du procès-verbal dressé contre lui... (L'arrêté du conseil de préfecture du département du Nord en date du 29 novembre 1894 est annulé. Le sieur Lemaire est renvoyé des fins du procès-verbal de contravention dressé contre lui à la date du 29 décembre 1893.)

(N° 161)

[18 décembre 1896]

Cours d'eau non navigables ni flottables. — Délimitation. — Arrêté préfectoral. — Excès de pouvoir. — (Sieur de Pomereu.)

Un préfet commet un excès de pouvoir lorsque, ne se bornant pas à rechercher en vue d'un curage à vieux fonds et vieux bords les limites naturelles d'un cours d'eau non navigable ni flottable, il assigne à ce cours d'eau des alignements non conformes à l'état des lieux (*).

CONSIDÉRANT qu'en prenant l'arrêté attaqué le préfet de la Nièvre

(*) Rappr.: 22 mars 1889 (Véron), *Ann.* 1890, p. 893; — 24 janvier 1890 (Drouet), *Ann.* 1897, p. 44; — 12 janvier 1894 (Leduc et Fouché), *Ann.* 1894, p. 836; — 4 mai 1894 (Tostain), *Ann.* 1895, p. 187; — 25 mai 1894 (Pérouse), *Ann.* 1895, p. 246.

ne s'est pas borné à rechercher, en vue d'un curage à vieux fonds et vieux bords, les limites naturelles du lit de l'Alène ; mais qu'il a assigné des alignements à ce cours d'eau non navigable ni flottable, sans se conformer à l'état des lieux ; que, dans ces conditions, le sieur de Pomereu est fondé à demander l'annulation pour excès de pouvoir de l'arrêté attaqué... (Arrêté annulé.)

(N° 162)

[18 décembre 1896]

Travaux publics. — Compétence. — Double degré de juridiction. — Recours pour excès de pouvoir. — Canal d'irrigation. — Levée de sequestre. — Mise en demeure. — (Sieur Garnier.)

Le concessionnaire d'un canal d'irrigation n'est pas recevable à déférer directement au Conseil d'État, par la voie du recours pour excès de pouvoir, un décret portant que le séquestre établi sur le canal prendra fin à une certaine date pour, à cette époque, le requérant être mis en demeure d'en reprendre l'exploitation sous peine de déchéance et un arrêté préfectoral prononçant cette mise en demeure, — en se fondant sur ce que les actes attaqués auraient porté atteinte aux droits résultant de conventions passées avec l'État. — Ces conventions concernant l'exécution de travaux publics, la contestation doit d'abord être portée devant le conseil de préfecture.

Considérant que les deux recours ci-dessus visés présentent à juger la même question; qu'ainsi il y a lieu de les joindre pour qu'il soit statué par une même décision;

Considérant que le sieur Garnier, pour demander l'annulation des actes attaqués, se fonde sur ce qu'ils auraient porté atteinte aux droits qu'il tiendrait des conventions qu'il a passées avec l'État;

Mais considérant que ces conventions concernaient l'exécution de travaux publics; que, dès lors, il lui appartenait, s'il estimait que les mesures prises par l'administration méconnaissaient ses droits, de porter sa réclamation devant le conseil de préfecture des Hautes-Alpes, juge en premier ressort aux termes de l'ar-

ticle 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, du contentieux des marchés de travaux publics; qu'il suit de là qu'il n'est pas recevable soit à saisir directement le Conseil d'État du fond de la contestation, soit à lui déférer par la voie du recours pour excès de pouvoir la prétendue violation d'un contrat... (Rejet.)

(N° 163)

[18 décembre 1896]

Travaux publics. — *Décompte.* — (Ville de Lorient contre héritiers Laprie.)

Approvisionnements de matériaux. Absence de justification par les attachements : pas d'indemnité.

Compensation de dettes. — Un entrepreneur étant débiteur envers une ville de la différence entre son prix d'adjudication et celui d'une réadjudication, la ville ne doit pas être condamnée à lui payer le montant intégral des travaux effectués; une compensation doit être opérée entre les deux dettes, jusqu'à due concurrence.

Travaux d'épuisement occasionnés par des fautes imputables à l'entrepreneur : pas d'indemnité.

Travaux imprévus. — Absence de justification d'un ordre écrit en imposant l'exécution : pas d'indemnité.

Procédure. — Conseil de préfecture. — Interprétation. — Un arrêté qui, sous prétexte d'interprétation, modifie une précédente décision, doit être annulé.

(Suite de l'arrêt Laprie contre ville de Lorient, 14 février 1890.)
(Voir *Ann.* 1892, p. 157.)

... CONSIDÉRANT qu'un arrêté du conseil de préfecture, en date du 21 décembre 1885, confirmé le 14 février 1890 par décision du Conseil d'État, a mis à la charge du sieur Laprie la différence qui s'est produite entre son prix d'adjudication et celui de la réadjudication à laquelle il a été procédé à sa folle enchère; qu'il résulte de l'instruction et qu'il n'est d'ailleurs pas contesté que cette différence s'élève à 4.719 fr. 66;

Considérant qu'en statuant par l'arrêté attaqué sur le règlement du décompte du sieur Laprie et en fixant à 8.936 fr. 63, sauf déduction du rabais de 3 0/0, soit à 8.668 fr. 54, la somme à lui due par la ville, le conseil de préfecture ne pouvait prononcer de condamnation contre cette dernière qu'après avoir préalablement fait la liquidation du compte entre les parties; qu'en effet le montant des acomptes payés à cet entrepreneur s'élevant à 4.159 fr. 25, il ne restait plus créancier de la ville, du chef de son décompte, que de la somme de 4.509 fr. 29, tandis qu'il était son débiteur de celle de 4.719 fr. 66, montant de la différence précitée; qu'ainsi le sieur Laprie se trouvait finalement débiteur de la ville de la somme de 210 fr. 37, et que, par suite, c'est à tort qu'au lieu de le condamner envers la ville au paiement de cette somme, l'arrêté attaqué a prononcé contre elle une condamnation au paiement du montant du décompte sous déduction du rabais et des acomptes reçus; qu'il suit de là que la ville doit être déchargée de cette condamnation; que les héritiers Laprie doivent être condamnés à lui payer le solde de 210 fr. 37 avec intérêts du 13 mai 1891, date où elle en a fait la demande;

Sur le recours incident formé par les héritiers du sieur Laprie :

En ce qui concerne la demande d'indemnité pour travaux d'épuisement :

Considérant qu'il résulte de l'instruction, notamment du rapport des experts, qu'en négligeant de faire ses approvisionnements dans la saison favorable et en ne donnant pas aux travaux l'activité nécessaire, l'entrepreneur s'est exposé aux conséquences de l'inondation des chantiers occasionnée par la grande marée des 15 et 16 octobre 1883; qu'ainsi c'est à bon droit que l'arrêté attaqué a refusé de ce chef toute indemnité à ses héritiers;

En ce qui concerne les dépenses imprévues pour percement du mur de quai :

Considérant que les héritiers Laprie ne justifient pas que l'entrepreneur ait reçu des ordres lui imposant ce travail et qu'ils n'ont droit, dès lors, à aucune indemnité de ce chef;

En ce qui concerne les approvisionnements de matériaux :

Considérant qu'il résulte du rapport des experts que l'existence d'aucun approvisionnement n'est justifiée par des attachements et qu'il est même établi que le sieur Laprie a fait enlever les matériaux qui se trouvaient sur les chantiers; qu'ainsi ses héritiers n'ont pas droit de ce chef à une indemnité;

Sur les frais d'expertise :

Considérant que, dans les circonstances de l'affaire, c'est à bon

droit que le conseil de préfecture les a mis à la charge des héritiers de l'entrepreneur :

Sur le pourvoi enregistré sous le n° 79.016 :

Considérant que le conseil de préfecture, en déclarant par son arrêté du 26 février 1892, qu'il avait entendu, dans son arrêté du 3 décembre 1890, comprendre sous l'expression *acomptes reçus* la différence de prix existant entre les deux adjudications, a, sous prétexte d'interprétation, modifié sa précédente décision ; qu'en conséquence l'arrêté du 26 février 1892 doit être annulé... (L'arrêté du 3 décembre 1890 est annulé en tant qu'il a condamné la ville de Lorient à payer aux sieurs Laprie la somme de 8.936 fr. 63 sous déduction du rabais et des acomptes reçus. Les héritiers du sieur Laprie sont condamnés à payer à la ville la somme de 210 fr. 37 avec intérêts du 13 mai 1891. Le recours incident des héritiers du sieur Laprie est rejeté. L'arrêté du 26 février 1892 est annulé. Les dépens du pourvoi enregistré sous le n° 76.418 seront supportés par les héritiers du sieur Laprie ; ceux du pourvoi enregistré sous le n° 79.016 seront supportés par la ville de Lorient.)

(N° 164)

[18 décembre 1896]

Travaux publics. — Résiliation. — Augmentation d'un sixième de la dépense. — Rapport des ingénieurs. — Communications. — (Sieur Policand contre Syndicat de Pique-Pierre.)

Demande en résiliation de l'entreprise pour augmentation de plus d'un sixième de la dépense totale des ouvrages restant à exécuter, en raison de l'élévation des prix de la main-d'œuvre des terrassements. Rejet : en admettant que cette augmentation d'un sixième existe par rapport aux prix payés par l'entrepreneur au début de l'entreprise, elle n'existe pas par rapport aux prix prévus au devis.

Procédure. — Rapport des ingénieurs sur la réclamation. — Grief tiré de ce que ce rapport n'a été communiqué à l'entrepreneur que la veille de l'audience. Rejet : ce moyen manque en fait.

Considérant que le sieur Policand se plaint à tort que le rap-

port des ingénieurs sur sa réclamation ne lui ait été communiqué que la veille de l'audience du 25 juillet 1891 ; qu'il résulte, en effet, d'un certificat joint au dossier, qu'il en a reçu communication dès le 17 juillet ; que, dès lors, le moyen manque en fait ;

Au fond :

Considérant que le sieur Policand, pour demander, en vertu de l'article 33 du cahier des clauses et conditions générales, la résiliation de son entreprise du 19 avril 1891 soutient qu'à cette date les prix de main-d'œuvre des terrassements avaient subi une augmentation telle que la dépense totale des ouvrages restant à exécuter se trouvait augmentée de plus d'un sixième ;

Mais considérant qu'il y a lieu de comparer les prix des mois de mars et avril 1891 non aux prix que l'entrepreneur soutient avoir payés au début de l'entreprise, mais à ceux qui étaient prévus au devis et d'après lesquels a été dressé le détail estimatif ; qu'en admettant même l'exactitude du chiffre des salaires que le sieur Policand soutient avoir payés en mars et avril, et dont le montant est contesté par le syndicat, l'augmentation réelle des prix à cette époque serait restée très inférieure à un sixième par rapport aux évaluations du projet ; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture a refusé d'admettre la demande en résiliation, et qu'il y a lieu de rejeter la requête... (Rejet avec dépens.)

(N° 165)

[18 décembre 1896]

Travaux publics. — Mise en régie. — Arrêté de mise en demeure. — Nombre des ouvriers sur les chantiers. — (Sieur Policand contre Syndicat de Pique-Pierre.)

Régie prononcée à la suite d'un ordre de service et d'une mise en demeure enjoignant à un entrepreneur de reprendre les travaux et restés sans résultats : régularité.

Grief tiré de ce que la mise en demeure serait irrégulière comme ayant imposé à l'entrepreneur l'obligation d'avoir sur ses chantiers

un nombre d'ouvriers déterminé. Rejet : il n'est même pas allégué que. le nombre d'ouvriers exigé par l'arrêté de mise en demeure fût exagéré.

CONSIDÉRANT que c'est à la suite du refus du sieur Policand de déférer à l'ordre de service du 12 août 1891 et à la mise en demeure du 20 août suivant que le préfet de l'Isère a, le 9 septembre 1891, pris un arrêté de mise en régie ;

Considérant que, pour motiver son refus de reprendre les travaux, le sieur Policand se fonde sur la décision qu'aurait pris le syndicat de ne lui payer aucun acompte ;

Mais considérant que si, par un ordre de service du 16 mai 1891, le sieur Policand a été averti que les travaux étaient suspendus, et qu'aucun mandat d'acompte ne lui serait délivré avant qu'il ait été statué sur sa demande en résiliation, un nouvel ordre de service du 13 août suivant, après le rejet de cette demande, lui a enjoint de remettre ses ouvriers sur les chantiers, et que ce n'est que sur son refus de déférer à cet ordre qu'il a été mis en demeure le 20 du même mois ;

Considérant, il est vrai, que le sieur Policand soutient que cette mise en demeure du 20 août est irrégulière comme lui ayant imposé l'obligation d'avoir sur ses chantiers un nombre d'ouvriers déterminé ;

Mais considérant qu'il ne résulte pas de l'instruction et qu'il n'est même pas allégué par le sieur Policand que le nombre d'ouvriers exigé par l'arrêté de mise en demeure fût exagéré, qu'ainsi c'est à bon droit que le préfet a, dans les formes prescrites par l'article 35 du cahier des clauses et conditions générales, ordonné l'établissement d'une régie et que le conseil de préfecture a refusé de décharger cet entrepreneur des conséquences de cette mesure ; qu'il y a donc lieu de rejeter la requête... (Rejet avec dépens.)

(N° 166)

[18 décembre 1896]

Travaux publics. — Dommages. — Indemnité. — Procédure. — Conseil de préfecture. — Conclusions déposées à l'audience. — (Compagnie d'Orléans contre sieur Collin.)

Qualité pour réclamer. — Demande d'indemnité pour dommages causés à un immeuble. — Griefs tirés de ce que le requérant aurait acquis cet immeuble postérieurement à la cause du dommage et de ce que ses auteurs auraient été indemnisés : Rejet de ces moyens comme manquant en fait.

Procédure. — Conseil de préfecture. — Conclusions déposées à l'audience. — Il appartient au conseil de préfecture de rejeter comme tardives des conclusions présentées à l'audience.

En la forme :

Considérant qu'il appartenait au conseil de préfecture du Lot, par application de l'article 45 de la loi du 22 juillet 1889, de rejeter comme tardives les conclusions présentées à l'audience pour la compagnie d'Orléans ;

Sur la recevabilité de la demande d'indemnité formée par le sieur Collin :

Considérant, d'une part, qu'il résulte de l'instruction que la propriété de Belleroche n'a pas été acquise à titre onéreux par le sieur Collin, mais qu'elle a fait l'objet d'une donation à titre particulier faite à la dame Collin, sa femme, à l'occasion de son mariage ; que, par suite, la compagnie d'Orléans n'est pas fondée à se prévaloir de ce que l'acquisition de cette propriété serait postérieure à la construction et à la mise en exploitation du dépôt de machines pour refuser, au sieur Collin, qualité pour réclamer une indemnité ;

Considérant, d'autre part, que, si la compagnie soutient que les auteurs de la dame Collin ont été indemnisés, lors de l'exploitation de 1893, du dommage pouvant résulter pour la propriété du voisinage du chemin de fer, elle ne fournit aucune justification à l'appui de sa prétention, que notamment elle ne

produit pas la convention passée le 5 septembre 1893 ; que, dès lors, ce moyen doit être rejeté ;

Au fond :

Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'en fixant à 12.534 fr. 55 l'indemnité à laquelle le sieur Collin a droit, à raison du dommage résultant pour sa propriété de l'établissement d'un dépôt de machines et d'une estacade à charbon au droit de ladite propriété, le conseil de préfecture du Lot a fait une exacte appréciation du préjudice qui lui a été ainsi causé; que, dès lors, il y a lieu de rejeter les conclusions de la compagnie et le recours incident... (Requête de la compagnie rejetée. Les intérêts des sommes allouées par l'arrêté au sieur Collin seront, s'il y a lieu, capitalisés à la date du 18 janvier 1895, pour produire eux-mêmes intérêts. Surplus des conclusions du recours incident du sieur Collin rejeté. La compagnie d'Orléans supportera les dépens, sauf ceux du recours incident qui resteront à la charge du sieur Collin.)

TRIBUNAL DES CONFLITS.

(N° 167)

[12 décembre 1896]

Voirie (grande). — Eaux de la Bièvre. — Action possessoire. — Domanialité. — (Sieur Cauvain contre préfet de la Seine.)

L'autorité judiciaire est compétente pour statuer sur l'action d'un riverain de la Bièvre demandant à être maintenu à l'encontre de la ville de Paris en possession des berges et des eaux de cette rivière, encore bien que la ville invoque le caractère de domanialité des eaux et des berges, si ce caractère est contesté et si d'ailleurs il ne s'agit pas de délimitation du domaine public (*).

Vu L'ARRÊTÉ, en date du 1er août 1896, par lequel le préfet du département de la Seine a élevé le conflit d'attributions dans l'instance pendante, en appel d'une décision du juge de paix devant le tribunal civil de la Seine, entre le sieur Cauvain et le préfet de la Seine représentant la ville de Paris;

Vu l'exploit, en date du 14 novembre 1894, par lequel le sieur Cauvain, agissant au possessoire, cite devant le juge de paix du XIIIe arrondissement de la ville de Paris le préfet de la Seine pour:

(*) Voyez : 11 janvier 1873 (Paris-Labrosse), *Ann.* 1874, p. 34; — 27 novembre 1876 (com. de Sandouville) (*Conflits*), p. 500; — 12 mai 1877 (Dodun), *Ann.* 1878, p. 965; — 22 avril 1882 (Hédouin) (*Conflits*), p. 380; — 20 décembre 1884 (Ledieu), (*Conflits*), p. 928; — 7 juillet 1888, *Ann.* 1889, p. 755; — 13 décembre 1890, *Ann.*, 1892, p. 723; — 5 novembre 1892 (Renard), *Ann.* 1893, p. 1141; — 22 décembre 1853 (Cartier). Voy. les observations du Ministre (*C. d'Ét.*), p. 1098; — 16 décembre 1881 (Bercioux), *Ann.* 1882, p. 1378; — 9 avril 1886 (Charlot), *Ann.* 1886, p. 636; — Civ., 6 avril 1866; D., 66, 1, 434; — Req., 18 juin 1866; D., 66, 1, 426; — Civ., 23 mars 1880; D., 80, 1, 251; — Civ., 12 février 1883; D., 84, 1, 108; — Civ., 8 janvier 1884; D., 84, 1, 71; — Req., 23 juillet 1889; D., 89, 1, 398 (*C. de Cass.*).

voir dire et déclarer que ledit sieur Cauvain, propriétaire d'un immeuble sis à Paris, boulevard Arago, nos 19 et 21, doit être maintenu en la paisible possession de la berge et des eaux de la rivière de Bièvre bras droit, dit Bièvre vive, sur laquelle doivent être entrepris des travaux de couverture, suivant arrêté du préfet de la Seine du 26 octobre 1894; s'entendre, en conséquence, M. le préfet, faire défense de troubler ladite possession d'aucune manière que ce soit; voir autoriser le demandeur à faire expulser, au besoin avec l'assistance du commissaire de police et de la force armée, tous tiers qui viendraient la troubler, et s'entendre, en outre, condamner aux dépens;

Vu la sentence rendue par le juge de paix le 14 décembre 1894, par laquelle il accueille la demande du sieur Cauvain et fait droit à ses conclusions;

Vu l'exploit du 19 février 1895, par lequel le préfet de la Seine fait appel de cette sentence devant le tribunal civil de la Seine;

Vu le mémoire en déclinatoire, en date du 24 décembre 1895, par lequel le préfet de la Seine demande la déclaration d'incompétence de l'autorité judiciaire, par le motif que la rivière de Bièvre appartient au domaine public; que le sieur Cauvain ne peut avoir aucun droit de propriété sur les berges de cette rivière ni sur ses eaux et que l'exécution de l'arrêté administratif qui a prescrit des travaux sur le domaine public ne saurait être mise en échec par une décision de l'autorité judiciaire, sauf au sieur Cauvain, dans le cas où il s'y croirait fondé, à réclamer ultérieurement devant le conseil de préfecture une indemnité pour les dommages que les travaux auraient pu lui occasionner;

Vu le jugement, en date du 16 juillet 1896, par lequel le tribunal civil de la Seine repousse le déclinatoire et se déclare compétent, même sur l'action possessoire, par le motif qu'il appartient à l'autorité judiciaire de rechercher et de reconnaître si le caractère de domanialité de la rivière de Bièvre, dénié par le demandeur en complainte, existait dans l'espèce;

Considérant que, par son exploit introductif d'instance, le sieur Cauvain demande à être maintenu en possession plus qu'annale des berges et eaux de la Bièvre, au droit de sa propriété sise ruelle des Gobelins, et qu'il soit fait défense au préfet de la Seine de l'y troubler, notamment par l'exécution des travaux projetés sur ce cours d'eau;

Considérant qu'à cette action le préfet de la Seine, au nom de la ville de Paris, oppose le caractère de domanialité des berges et eaux de la Bièvre qui appartiendraient à la ville en vertu de

contrats d'acquisition, et soutient que cette rivière étant, en vertu d'anciens règlements, assimilée aux cours d'eau navigables et flottables, la jouissance du sieur Cauvain n'aurait porté que sur une propriété imprescriptible et inaliénable, qu'elle serait entachée de précarité et ne saurait, sans une violation des règles de compétence, donner lieu à un maintien en possession de la part de l'autorité judiciaire;

Mais considérant, d'une part, qu'il appartient aux tribunaux civils de statuer, sauf renvoi préalable pour interprétation des actes administratifs produits dans le cas où ils seraient obscurs ou ambigus, non seulement sur les questions de propriété et autres droits réels, mais encore sur les questions de possession qui y sont intimement liées; que, d'autre part, le caractère domanial attribué par la ville de Paris aux berges et eaux litigieuses est formellement contesté par le sieur Cauvain, dont l'action ne porte nullement sur une question de délimitation du domaine public; que, dans ces circonstances, cette action rentre, par sa nature et son objet, dans la compétence de l'autorité judiciaire... (Arrêté de conflit annulé.)

Décision semblable : Sieur *Cerf*.

CIRCULAIRES MINISTÉRIELLES.

(N° 168)

[10 mai 1898]

Exploitation des voies ferrées des quais des ports. — Modification du règlement général du 15 juin 1888.

Monsieur le Préfet, l'exploitation des voies ferrées des ports maritimes est régie par des arrêtés préfectoraux qui portent la date du 15 juin 1888 et qui sont conformes au modèle de règlement général annexé à la circulaire ministérielle du 23 avril 1888.

Ce règlement général stipule (art. 3, § 3) que :

« Les wagons ne peuvent être amenés sur les voies des quais que pour le chargement et le déchargement des marchandises en provenance ou à destination des navires, sauf dans le cas où une dérogation à cette règle a été autorisée, en raison de circonstances exceptionnelles, par un arrêté préfectoral homologué par le Ministre des travaux publics. »

Et la circulaire ministérielle explique que l'on ne doit autoriser exceptionnellement la circulation et le stationnement, sur les voies des quais, de wagons affectés à d'autres services qu'à celui des marchandises en provenance ou à destination des navires, que si ces autorisations sont motivées par un sérieux intérêt public, et si, d'ailleurs, il n'en doit résulter aucune gêne pour l'exploitation du port.

Mon administration a été saisie à diverses reprises de demandes tendant à ce que ces dispositions soient modifiées de manière à permettre d'utiliser les voies de quais pour le chargement et le déchargement des marchandises en provenance ou à destination des magasins riverains, quand cet usage peut se concilier avec les besoins de la navigation.

Après avoir recueilli les observations des services intéressés et pris l'avis du Conseil général des ponts et chaussées, j'ai reconnu

qu'il convient de se réserver le moyen de donner satisfaction à ces demandes en atténuant les restrictions que comportent le troisième paragraphe de l'article 3 du Règlement général et la circulaire ministérielle du 23 avril 1888.

J'ai décidé, en conséquence, que le troisième paragraphe de l'article 3 du Règlement général sera modifié comme il suit :

« Les wagons ne peuvent être amenés sur les voies des quais que pour le chargement et le déchargement des marchandises en provenance ou à destination des navires, sauf dans le cas où des dérogations à cette règle ont été autorisées en raison de circonstances locales par des arrêtés préfectoraux préalablement soumis à l'approbation du Ministre. »

Et je vous prie de prendre, pour sanctionner ce changement de rédaction, un arrêté qui portera la date du 15 juin 1898 et qui sera, par vos soins, inséré au *Recueil des Actes administratifs* de la préfecture, puis notifié aux compagnies intéressées, enfin publié et affiché en la forme ordinaire dans les communes auxquelles il s'applique.

Vous pourrez ainsi, Monsieur le Préfet, par application de ces nouvelles dispositions, donner suite aux demandes d'utilisation des voies ferrées des quais qui vous seront adressées, quand les circonstances locales le permettront.

Les arrêtés que vous aurez à me proposer devront toujours stipuler que la priorité de l'usage des voies sera assurée aux opérations des navires et que le permissionnaire sera soumis aux dispositions du Règlement général du 15 juin 1888.

Les projets de ces arrêtés seront d'ailleurs dressés par les Ingénieurs du service maritime et communiqués à la compagnie exploitante ; ils me seront ensuite soumis avec les observations de la compagnie, le rapport des Ingénieurs et votre avis personnel. Vous attendrez, dans tous les cas, mon approbation avant de les rendre exécutoires.

J'adresse ampliation de la présente circulaire à MM. les Ingénieurs des services maritimes.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,
TURREL.

(N° 169)

[16 mai 1898]

Saillie des auvents, des marquises et des bannes. — Modification de l'article 19 de l'arrêté réglementaire du 20 septembre 1858 sur les permissions de grande voirie.

Monsieur le Préfet, depuis quelques années, divers propriétaires ou commerçants ont sollicité de l'Administration supérieure l'autorisation d'établir au-devant de leurs immeubles situés en bordure des routes nationales, dans certaines traverses de villes, des marquises formant, sur les alignements approuvés, une saillie supérieure à celle qui est fixée par l'article 19 de l'arrêté réglementaire joint à la circulaire du 20 septembre 1858, sur les permissions de voirie.

Cette autorisation a été, sous certaines réserves relatives aux dimensions à adopter, presque toujours accordée, surtout, lorsque au droit des immeubles, le trottoir et la chaussée offraient une largeur assez grande pour que l'installation des marquises ne pût en rien gêner la circulation.

Le Conseil général des Ponts et Chaussées, appelé à donner son avis sur chaque cas particulier, a signalé, à plusieurs reprises, l'intérêt qu'il y aurait, en vue d'arriver à une réglementation uniforme, à mettre à l'étude les modifications qu'il pourrait être utile d'apporter à l'article 19 de l'arrêté réglementaire précité.

J'ai confié cette étude à une commission spéciale ; après avoir pris son avis et celui du Conseil général des Ponts et Chaussées, j'ai reconnu qu'il y a lieu d'élargir les règles posées par le 7e paragraphe de cet article, concernant les auvents et marquises, et aussi celles qui sont contenues dans le 8e paragraphe relatif aux bannes.

Je vous adresse le nouveau texte que j'ai adopté pour ces deux paragraphes. Vous voudrez bien faire de cette modification l'objet d'un arrêté qui prendra dans toute la France la date du 15 juin 1898, et veiller à ce que ce texte soit désormais substitué à la rédaction actuellement en vigueur dans toutes les permissions individuelles que vous aurez à délivrer,

Je crois utile de vous rappeler, Monsieur le Préfet, qu'aux termes de l'article 98 de la loi municipale du 5 avril 1884 ces permissions ne doivent être données qu'après avis du maire de la commune ; il appartient à ce magistrat d'apprécier, en formulant cet avis, tout ce qui concerne la police et l'administration municipales, et notamment la question de savoir si l'installation, en tel ou tel point, d'abris plus ou moins spacieux est compatible avec un éclairage suffisant de la voie publique.

J'adresse ampliation de la présente circulaire et de l'annexe qui l'accompagne à MM. les Ingénieurs de votre département.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,
TURREL.

ANNEXE

A LA CIRCULAIRE DU 16 MAI 1898, PORTANT MODIFICATION DE L'ARTICLE 19 DE L'ARRÊTÉ RÉGLEMENTAIRE JOINT A LA CIRCULAIRE DU 20 SEPTEMBRE 1858 SUR LES PERMISSIONS DE GRANDE VOIRIE (SAILLIE DES AUVENTS, DES MARQUISES ET DES BANNES).

7° **Auvents et marquises** .... **0m,80.**

Ces ouvrages seront en bois ou en métal; on ne les autorisera que sur des façades devant lesquelles il existe un trottoir de 1m,30 de largeur au moins.

Aucune partie de ces ouvrages ni de leurs supports ne sera à moins de 3 mètres au-dessus du trottoir.

Les marquises pourront être garnies de draperies flottantes, dont la hauteur au-dessus du trottoir ne sera pas inférieure à 2m,50.

Toutefois, sur les voies pourvues de trottoirs de plus de 1m,30 de largeur, on pourra établir des marquises d'une saillie supérieure à 0m,80; les dispositions et dimensions de ces ouvrages seront fixées par l'arrêté d'autorisation à intervenir suivant les circonstances de l'espèce. Ces marquises seront, en tous cas, soumises aux prescriptions des deuxième et troisième alinéas du présent article, et, en outre, aux conditions spéciales ci-après :

Leur ossature sera entièrement métallique; leur couverture sera translucide; elles ne pourront recevoir de garde-corps, ni être utilisées comme balcons; les eaux pluviales qu'elles recevront

ne pourront s'écouler que par des tuyaux de descente appliqués contre le mur de façade et disposés de manière à ne pas déverser ces eaux sur le trottoir ;

Les parties les plus saillantes seront à $0^m,50$ au moins en arrière du plan vertical passant par l'arête du trottoir, ou, s'il existe une plantation sur ce trottoir, à $0^m,80$ au moins de l'axe de la ligne d'arbres la plus voisine, et, en tous cas, à 4 mètres au plus du nu du mur de façade ;

Leur hauteur, non compris les supports, n'excédera pas un mètre.

8° **Bannes** :

Les bannes ne pourront être posées que devant les façades où il existe un trottoir.

Leurs parties les plus en saillie seront à $0^m,50$ au moins en arrière du plan vertical passant par l'arête du trottoir ou, s'il existe une plantation sur le trottoir, à $0^m,80$ au moins de l'axe de la ligne d'arbres la plus voisine, et, en tous cas, à 4 mètres au plus du nu du mur de façade.

Aucune partie de ces ouvrages ni de leur support ne sera à moins de $2^m,50$ au-dessus du trottoir.

Cette dernière prescription ne s'applique pas aux parties des supports ou aux organes de manœuvre dont la saillie sur le nu du mur de façade ne dépasse pas $0^m,16$.

(N° 170)

[25 mai 1898]

Routes nationales. — Nouveau modèle de devis et cahier des charges pour les entreprises de rechargement.

Monsieur le Préfet, une circulaire ministérielle du 19 février 1898 a rendu obligatoires deux nouveaux modèles de devis et cahier des charges pour l'entretien des chaussées empierrées et des chaussées pavées des routes nationales.

La plus grande partie des clauses du premier de ces deux modèles est applicable aux entreprises de rechargement pour lesquelles les ingénieurs sont fréquemment conduits à présenter des projets spéciaux.

J'ai pensé qu'il serait utile d'établir pour ces projets un modèle uniforme de devis, conçu dans le même ordre d'idées que celui qui est relatif à l'entretien proprement dit. A cet effet, j'ai pris pour base le texte du modèle joint à la circulaire précitée du 19 février 1898, en supprimant les clauses qui ne sont applicables qu'à des baux embrassant plusieurs années consécutives, notamment les dérogations qu'il avait paru nécessaire de stipuler aux articles 30 et 39 des clauses et conditions générales.

Vous trouverez annexé à la présente circulaire le nouveau modèle de devis et cahier des charges qui devra désormais être employé pour les entreprises de rechargement des chaussées empierrées des routes nationales.

Veuillez, je vous prie, Monsieur le Préfet, m'accuser réception de la présente circulaire dont j'adresse d'ailleurs ampliation à MM. les ingénieurs de votre département.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,
TURREL.

MINISTÈRE
DES
[TR]AVAUX PUBLICS

[PO]NTS ET CHAUSSÉES

DÉPARTEMENT

ARRONDISSEMENT

ROUTE NATIONALE
N°

RECHARGEMENT DE LA CHAUSSÉE EMPIERRÉE

DE LA ROUTE NATIONALE N°

ENTRE LES POINTS

DEVIS ET CAHIER DES CHARGES.

1. *Objet de l'entreprise.* — Le présent devis et cahier des charges a pour objet la fourniture des pierres cassées (*)
et des matières d'agrégation destinées au rechargement de la chaussée empierrée de la route nationale n° dans la section indiquée ci-après :

(**)

(*) On mentionnera, s'il y a lieu, les graviers, cailloux roulés, etc.

(**) On insérera dans ce blanc les stipulations spéciales pour les reprises et les transports de matériaux, s'il y a lieu.

2. *Provenance des matériaux*. — Les lieux d'extraction des matériaux sont indiqués dans le tableau ci-après :

DÉSIGNATION des SECTIONS de ROUTE	NATURE des MATÉRIAUX	LIEUX D'EXTRACTION			
		NOMS des communes	SECTIONS et numéros du cadastre	LIEUX-DITS ou noms des carrières	NOMS des propriétaires inscrits à la matrice des rôles

L'entrepreneur devra exploiter les carrières désignées ci-dessus de manière à ne pas les détériorer ni les encombrer, et, à cet effet, il sera tenu de se conformer aux instructions qui lui seront données par les ingénieurs.

Il sera tenu également d'entretenir en bon état les chemins d'exploitation.

3. *Qualités et nettoyage des matériaux*. — Tous les matériaux seront choisis parmi les meilleurs des provenances indiquées à l'article 2.

(*)

Les pierres (**) seront purgées, avant l'emmétrage, de terre, sable, ou de toute autre matière étrangère.

(*) Ce blanc est réservé pour permettre de donner, dans certains cas, une définition plus détaillée des qualités des matériaux.

(**) Mentionner, s'il y a lieu, les graviers, cailloux, etc.

4. *Pierres brutes.*

(*)

5. *Pierres cassées.* — Les pierres cassées seront réduites à une grosseur telle qu'elles puissent passer en tous sens dans l'anneau maximum indiqué à la colonne 3, et qu'elles ne puissent passer en aucun cas dans l'anneau minimum indiqué à la colonne 4 du tableau ci-après:

NATURE DES PIERRES	LIEUX D'EMPLOI	DIAMÈTRE de L'ANNEAU MAXIMUM	DIAMÈTRE de L'ANNEAU MINIMUM
		(**)	(**)

(***)

(*) On insérera ici les conditions à imposer pour les graviers, cailloux, etc., à employer à l'état brut.

(**) Blancs à remplir suivant les circonstances locales.

(***) Insérer ici les clauses spéciales qu'il paraîtrait utile de stipuler pour le cassage de certains matériaux.

Le cassage sera fait hors de la route, à moins d'une autorisation spéciale de l'Ingénieur.

(*)

Si le cassage est fait sur la route, les matériaux cassés seront immédiatement relevés et nettoyés. Les résidus de cette opération seront enlevés hors de la route par l'entrepreneur, et à ses frais, le prix de cet enlèvement étant compris dans celui du cassage ; si l'Administration juge que ces détritus peuvent être utilement employés pour l'entretien de la route, l'entrepreneur sera dispensé de cette obligation : dans ce cas, l'Administration pourra en disposer sans allouer aucune indemnité à l'entrepreneur.

Les ouvriers employés au cassage des matériaux sur la route seront pourvus de lunettes ou de masques.

6. *Matières d'agrégation.* — Les matières d'agrégation devront satisfaire aux conditions suivantes :

(**)

7. *États d'indication.* — Lorsque l'approbation de l'adjudication aura été notifiée à l'entrepreneur, l'ingénieur de l'arrondissement dressera un état d'indication qui fera connaître, pour chaque kilomètre, les espèces et les quantités de matériaux que l'entrepreneur aura à fournir, les points où ces matériaux devront être

(*) Blancs à remplir suivant les circonstances locales.

(**) Conditions à stipuler suivant les circonstances locales.

déposés et le délai dans lequel ils devront être mis en état de livraison.

(*)

Une expédition de cet état d'indication, approuvé par l'ingénieur en chef, sera notifiée à l'entrepreneur, qui sera tenu de s'y conformer. L'entrepreneur se conformera également aux états d'indication supplémentaires ou rectificatifs qui lui seraient postérieurement notifiés.

8. *Dépôt des matériaux sur la route.* — Les matériaux seront déposés aux points et sur le côté de la route désignés par les états d'indication.

L'entrepreneur ne pourra occuper la voie publique, pour le dépôt des matériaux, au delà des limites qui lui seront assignées par les états d'indication ou par les ordres de service.

Aussitôt que les matériaux auront été déchargés, ils seront retroussés, de manière à ne pas dépasser ces limites.

Les transports seront faits de manière à ne pas dégrader les accotements et autres dépendances de la route ; si des dégradations quelconques sont commises, elles devront être réparées sans retard par l'entrepreneur et à ses frais.

Si les matériaux ne sont pas immédiatement retroussés, ou si les dégradations ne sont pas réparées dans le délai prescrit par les agents de l'Administration, le fait sera constaté par un procès-verbal et le dommage réparé, conformément aux règlements sur la grande voirie, sans préjudice de la responsabilité de l'entrepreneur en cas d'accident.

9. *Emmétrage des matériaux.* — Avant de procéder à l'emmétrage des matériaux, l'entrepreneur aplanira et dressera le terrain à l'emplacement qu'ils devront occuper.

Il livrera les pierres cassées (**)

(*) On mentionnera ici, s'il y a lieu, les reprises et les transports de matériaux.

(**) Mentionner, s'il y a lieu, les graviers, cailloux roulés, pierres brutes, etc.

soit en tas, soit en cordons dont les dimensions seront fixées par les états d'indication ou par les ordres de service ; il les tassera le plus possible pendant l'emmétrage.

Les cordons seront rangés parallèlement à l'axe de la route, à moins d'ordre contraire ; il en sera de même des tas.

Les matières d'agrégation seront emmétrées comme les pierres cassées.

Le volume des tas et des cordons sera évalué géométriquement.

10. *Réception des matériaux.* — L'ingénieur de l'arrondissement, accompagné du conducteur, procédera, en présence de l'entrepreneur, ou lui dûment appelé, à la réception des matériaux approvisionnés, à l'époque fixée pour leur mise en état de livraison.

Il désignera, dans chaque hectomètre, les tas ou parties de cordons qui devront être soumis à la vérification, tant sous le rapport du volume que de la qualité et de la préparation des matériaux.

La vérification du volume s'opérera de la manière suivante : on prélèvera dans les tas ou parties de cordons désignés un volume déterminé (*) de matériaux tout-venants; on purgera ces matériaux de tous détritus, de toute pierre de qualité inférieure ou passant dans l'anneau minimum prescrit à l'article 5, et on mesurera (*) le volume des matériaux ainsi purgés ; on réduira dans le rapport de ces deux volumes le résultat de l'évaluation faite conformément au sixième paragraphe de l'article 9, pour l'ensemble des tas ou cordons de même nature approvisionnés dans le même hectomètre ; toutefois, si la proportion des matériaux de qualité inférieure excède (**)   0/0, la fourniture de l'hectomètre sera refusée.

Si le cassage ou le nettoyage a été fait d'une manière imparfaite, l'Administration se réserve la faculté soit de refuser les tas ou cordons défectueux, soit de les recevoir avec des réductions de prix qui seront appliquées à toute la fourniture de même nature approvisionnée dans l'hectomètre où les vérifications auront été faites. Ces réductions seront opérées de la manière suivante :

Pour le défaut de cassage on déduira le double du prix du cassage sur la fraction du mètre cube qui aura été reconnue ne

(*) Ce volume pourra être mesuré, soit au moyen d'une caisse, soit géométriquement.

(**) Blanc à remplir suivant les circonstances locales.

pas passer en tout sens dans l'anneau maximum prescrit à l'article 5. Toutefois, et à titre de tolérance, cette réduction ne sera appliquée que si cette fraction excède (*) 0/0.

En cas de nettoyage insuffisant, on retiendra sur toute la fourniture le double du prix du nettoyage. Toutefois, à titre de tolérance, cette réduction ne sera appliquée que dans le cas où la proportion des détritus, c'est-à-dire des terres ou pierrailles passant dans l'anneau minimum prescrit, excédera (*) 0/0 du volume soumis à vérification du nettoyage.

Ces diverses réductions seront opérées sans que l'entrepreneur puisse être admis à justifier que les déficits ou les malfaçons constatés ne sont pas généraux dans l'hectomètre.

Les frais d'ouvriers et de transports d'outils nécessaires pour la vérification des matériaux seront à la charge de l'entrepreneur.

Il sera dressé de chaque réception un procès-verbal qui sera signé par l'ingénieur et par le conducteur et soumis à la signature de l'entrepreneur. Celui-ci pourra, s'il le juge nécessaire, faire ses observations à la suite du procès-verbal, dont une expédition lui sera remise séance tenante. En cas d'absence de l'entrepreneur, le procès-verbal lui sera immédiatement notifié.

(**)

11. *Enlèvement des matériaux refusés.* — Les matériaux refusés devront être portés hors de la route par l'entrepreneur dans le délai qui sera fixé par l'ingénieur.

En cas d'inexécution, il sera procédé comme il est indiqué au dernier paragraphe de l'article 8.

(*) Blanc à remplir suivant les circonstances locales.

(**) On stipulera ici les conditions spéciales de vérification qu'il paraîtrait nécessaire d'ajouter.

12. *Pénalités en cas de retard dans la livraison.* — Si les matériaux ne sont pas complètement livrés et mis en état de réception aux époques fixées par les états d'indication, il sera opéré sur le décompte, sans qu'il ait été besoin d'une mise en demeure préalable, une retenue équivalente à un dixième de la valeur totale des matériaux manquants ou non en état de réception, sans préjudice des mesures coercitives stipulées à l'article 35 des clauses et conditions générales.

13. *Conditions spéciales à chaque service.* — (*).

14. *Sociétés d'ouvriers français.* — Les sociétés d'ouvriers français devront, pour être admises à l'adjudication, se faire représenter, vis-à-vis de l'Administration, par un délégué unique, muni des pouvoirs nécessaires en bonne et due forme. Ce représentant aura, au regard de l'Administration, les mêmes droits et les mêmes obligations qu'un entrepreneur agissant pour son propre compte.

S'il vient à mourir ou à se retirer en cours d'entreprise, la Société devra présenter un remplaçant à l'ingénieur en chef dans un délai de quinze jours.

Cette présentation sera transmise d'urgence au Préfet, avec l'avis motivé de l'ingénieur en chef.

Si le Préfet ne juge pas pouvoir agréer le remplaçant proposé ou si la Société n'a pas fait de présentation dans le délai ci-dessus

(*) On insérera dans cet article les conditions qui n'auraient pas trouvé leur place dans les articles précédents. On aura soin de ne déroger aux clauses du modèle que dans les cas d'absolue nécessité: on devra alors biffer les clauses qu'il paraîtrait impossible d'appliquer et mentionner explicitement ces modifications dans l'article 13.

Enfin on stipulera dans l'article 13, s'il y a lieu, que les droits de port, de douane ou d'octroi sont implicitement compris dans les prix du bordereau.

indiqué, il en sera référé au Ministre qui aura le droit de prononcer la résiliation du marché avec reprise facultative du matériel.

Il en sera de même dans le cas où il serait constaté, après l'adjudication, que la Société n'est pas ou qu'elle a cessé d'être valablement constituée.

15. *Cautionnements.* — Le montant du cautionnement provisoire à fournir par chaque soumissionnaire est fixé à (*) francs. Le cautionnement provisoire déposé par l'adjudicataire deviendra définitif après l'approbation de l'adjudication.

16. *Soumissions.* — Les soumissions, placées sous enveloppes cachetées, seront remises en séance publique.

Elles pourront aussi être adressées, par lettre recommandée, au Préfet, ou être déposées dans une boîte disposée à cet effet à la préfecture.

Le délai pour la réception par le Préfet des lettres recommandées expirera la veille de l'adjudication à (**) heures du soir.

Le délai pour le dépôt dans la boîte à ce destinée expirera le jour même de l'adjudication (**) heures avant l'heure fixée pour ladite adjudication.

17. *Approbation de l'adjudication.* — Par exception spécialement autorisée, l'adjudication sera approuvée par le Préfet, au nom du Ministre des travaux publics, si elle n'a donné lieu à aucune réclamation ou protestation.

18. *Domicile de l'entrepreneur.* — A défaut par l'entrepreneur d'élire domicile à proximité des travaux, conformément à l'article 8 des clauses et conditions générales, ou de faire connaître au Préfet son nouveau domicile après l'expiration du bail, les notifications relatives à l'entreprise seront valablement faites à la mairie de la commune d (**)

19. *Clauses et conditions générales.* — L'entrepreneur sera soumis aux clauses et conditions générales imposées aux entrepreneurs des travaux dépendant de l'administration des ponts et chaussées par l'arrêté de M. le Ministre des travaux publics du 16 février 1892, sauf la modification à l'article 15 prescrite par la circulaire ministérielle du 5 mai 1893.

(*) Environ un trentième du montant total des dépenses.
(**) Blanc à remplir suivant les circonstances locales.

LÉGISLATION ET STATISTIQUE ÉTRANGÈRES.

(N° 171)

INDE NÉERLANDAISE.

RÉSULTATS GÉNÉRAUX DE L'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER ET DES TRAMWAYS A VAPEUR EN 1896 ET 1895.

Les renseignements statistiques qui suivent ont été extraits de la publication officielle intitulée : « Statistick van het vervoer op de Spoorwegen en Stommtramwegen in Nederlandsch-Indië. »

I. — Chemins de fer.

A. — Longueurs et dépenses d'établissement.

DÉSIGNATION des colonies et des réseaux	1896 Longueurs au 31 décembre	1896 Longueurs moyennes exploitées	1896 Dépenses d'établissement totales	1896 Dépenses d'établissement kilo-métriques	1895 Longueurs au 31 décembre	1895 Longueurs moyennes exploitées	1895 Dépenses d'établissement totales	1895 Dépenses d'établissement kilo-métriques (partly cut off)
	km.	km.	milliers de francs	francs	km.	km.	milliers de francs	francs
Java — Réseau de l'État	1.197	1.183	204.938	173.236	1.123	1.106	195.524	[illegible]
Java — Réseau des Compagnies	318(*)	318(*)	58.016	182.440	343	343	60.499	[illegible]
Ensemble	1.515	1.501	262.954	173.570	1.466	1.449	256.023	[illegible]
Sumatra — Réseau de l'État	210	187	41.861	199.340	177	177	39.355	[illegible]
Sumatra — Réseau des Compagnies	102	102	14.954	145.605	102	102	14.839	[illegible]
Ensemble	312	289	56.815	182.099	279	279	54.194	[illegible]
Totaux et moyennes	1.827	1.790	319.769	175.024	1.745	1.728	310.217	[illegible]

(*) Déduction faite de 25 kilomètres incorporés en 1896 dans le réseau des tramways.

Nota. — Les guldens néerlandais ont été convertis à raison de 2 fr. 12 par unité.

B. — Effectif et parcours du matériel roulant.

Désignation des colonies et des réseaux	1896 Nombre de locomotives	1896 Nombre de voitures à voyageurs	1896 Nombre de fourgons et wagons	1896 Parcours des locomotives	1896 Parcours des véhicules	1895 Nombre de locomotives	1895 Nombre de voitures à voyageurs	1895 Nombre de fourgons et wagons	1895 Parcours des locomotives	1895 Parcours des véhicules
				milliers de km.	milliers d'essieux kilom.				milliers de km.	milliers d'essieux kilom.
Java..... Réseau de l'État.........	197	328	2.662	5.416	96.716	188	315	2.366	4.754	85.987
Java..... Réseau des Compagnies..	50	130	655	1.340	27.386	55	146	676	1.276	27.184
Ensemble.........	247	458	3.317	6.756	124.102	243	461	3.042	6.030	113.171
Sumatra.. Réseau de l'État.........	55	56	326	976	14.087	52	48	319	883	12.223
Sumatra.. Réseau des Compagnies..	14	38	293	420	8.130	14	36	267	406	8.068
Ensemble.........	69	94	619	1.396	22.217	66	84	586	1.289	20.291
Totaux...........	316	552	3.936	8.152	146.319	309	545	3.628	7.319	133.462

C. — Transport des voyageurs.

Désignation des colonies et des réseaux	1896 Nombre de voyageurs à toute distance	1896 Nombre de voyageurs à un kilomètre	1896 Recettes totales	1896 Recettes par voyageur kilomètre	1895 Nombre de voyageurs à toute distance	1895 Nombre de voyageurs à un kilomètre	1895 Recettes totales	1895 Recettes par voyageur kilomètre
	milliers	milliers	milliers de francs	centimes	milliers	milliers	milliers de francs	centimes
Java..... Réseau de l'État...	6.233	185.256	6.069	3,3	6.182	176.694	5.684	3,2
Java..... Réseau des Compagnies...........	3.101	72.819	2.184	3,0	3.102	68.993	2.201	3,2
Ensemble......	9.334	258.075	8.253	3,2	9.284	245.687	7.885	3,2
Sumatra.. Réseau de l'État...	791	15.064	623	4,1	687	13.227	664	4,2
Sumatra.. Réseau des Compagnies...........	725	12.449	776	6,1	684	11.793	733	6,1
Ensemble......	1.516	27.510	1.399	5,1	1.371	25.020	1.297	5,2
Totaux et moyennes....	10.850	285.585	9.652	3,4	10.655	270.707	9.182	3,4

D. — Transport des marchandises.

DÉSIGNATION des colonies et des réseaux	1896 — Nombre de tonnes à toute distance	1896 — Nombre de tonnes à un kilomètre	1896 — Recettes totales	1896 — Recettes par tonne-kilomètre	1895 — Nombre de tonnes à toute distance	1895 — Nombre de tonnes à un kilomètre	1895 — Recettes totales	1895 — Recettes par tonne-kilomètre
	milliers	milliers	milliers de francs	centimes	milliers	milliers	milliers de francs	[illegible]
Java — Réseau de l'État	1.085	108.218	10.554	10,1	1.043	101.593	10.303	[illegible]
Java — Réseau des Compagnies	484	40.339	5.105	12,6	517	38.997	5.062	[illegible]
Ensemble	1.569	148.557	15.659	10,5	1.560	140.590	15.365	[illegible]
Sumatra — Réseau de l'État	191	20.002	1.386	6,9	168	17.030	1.144	[illegible]
Sumatra — Réseau des Compagnies	166	5.055	1.554	30,7	174	5.324	1.624	[illegible]
Ensemble	357	20.057	2.940	11,7	342	22.354	2.768	[illegible]
Totaux et moyennes	1.926	173.614	18.599	10,7	1.902	162.944	18.133	[illegible]

E. — Résultats généraux de l'exploitation.

DÉSIGNATION des colonies et des réseaux	1895 — Recettes brutes	1895 — Dépenses d'exploitation	1895 — Produit net	1896 — Recettes brutes	1896 — Dépenses d'exploitation	1896 — Produit net
	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs
Java — Réseau de l'État	17.335	9.629	7.706	16.625	7.770	[illegible]
Java — Réseau des Compagnies	7.668	3.251	4.414	7.543	2.979	[illegible]
Ensemble	25 003	12.880	12.123	24.178	10.749	[illegible]
Sumatra — Réseau de l'État	2.272	1.219	1.053	1.885	1.130	[illegible]
Sumatra — Réseau des Compagnies	2.508	1.043	1.465	2.523	1.028	[illegible]
Ensemble	4.780	2.262	1.518	4.403	2.158	[illegible]
Totaux	29.783	15.142	14.641	28.576	12.907	[illegible]

II. — Tramways à vapeur.

[illegible] — Longueurs. — Capital d'établissement. — Effectif du matériel roulant et parcours.

[illegible]	Longueurs au 31 décembre — à simple voie	Longueurs au 31 décembre — à double voie	Longueurs moyennes exploitées	Capital d'établissement — total	Capital d'établissement — par kilomètre	Nombre de — locomotives	Nombre de — voitures	Nombre de — wagons	Parcours des — locomotives	Parcours des — trains	Nombre moyen d'essieux par train
	km.	km.	km.	francs	francs				km.	essieux kilométriques	
[illegible]6..	412	8	388	21.645.588	61.845	86	137	405	2.000.300	24.624.529	12,3
[illegible]5..	334	8	329	20.055.844	57.304	84	137	375	1.816.414	22.578.642	13,0

B. — Transport des voyageurs et des marchandises.

Années	Voyageurs — Nombre de voyageurs — à toute distance	Voyageurs — Nombre de voyageurs — à un kilomètre	Voyageurs — Recettes — totales	Voyageurs — Recettes — par voyageur-kilomètre	Bagages et marchandises — Nombre de tonnes — à toute distance	Bagages et marchandises — Nombre de tonnes — à un kilomètre	Bagages et marchandises — Recettes — totales	Bagages et marchandises — Recettes — par tonne-kilomètre
	milliers	milliers	francs	centimes	milliers	milliers	francs	centimes
[illegible]5.......	8.778	68.798	1.648.840	2,39	242	12.074	1.494.933	12,30
[illegible]5.......	8.475	66.118	1.618.107	2,44	246	10.927	1.491.072	13,36

C. — Résultats généraux de l'exploitation.

Années	Recettes brutes — totales	Recettes brutes — par train-kilomètre	Dépenses d'exploitation — totales	Dépenses d'exploitation — par train-kilomètre	Produit net — total	Produit net — par train-kilomètre	Rapport 0/0 — des dépenses aux recettes	Rapport 0/0 — du produit net au capital d'établissement	Rapport 0/0 — du produit net aux recettes brutes
	francs	francs	francs	francs	francs	francs			
[illegible].........	3.174.431	1,67	1.362.575	0,72	1.811.855	0,95	42,7	8,37	57,07
[illegible].........	3.130.852	1,82	1.279.157	0,74	1.851.695	1,08	40,8	9,23	59,14

(N° 172)

PRUSSE.

RÉSULTATS DE L'EXPLOITATION DU RÉSEAU DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT PENDANT LES EXERCICES 1896-1897 ET 1895-1896.

Les renseignements qui suivent ont été extraits du Compte rendu officiel publié par l'Administration du réseau des Chemins de fer de l'État prussien (Bericht über die Ergebnisse des Betriebes der preussischen staatseisenbahnen im Betriebsjahre 1896-1897).

A. — Longueurs et dépenses d'établissement.

EXERCICES	LONGUEURS CONSTRUITES				LONGUEURS moyennes exploitées	DÉPENSES D'ÉTABLISSEMENT	
	totales (*)	réseau principal	réseau secondaire	lignes à simple voie		totales	kilométriques
	kilomètres	kilomètres	kilomètres	kilomètres	kilomètres	francs	francs
1896-1897...	27.063	18.957	8.706	16.687	27.572	8.844.537.192	319.7[illegible]
1895-1896...	26.304	18.934	8.266	16.505	27.000	8.725.17[illegible].431	320.7[illegible]

(*) Non compris : le chemin de fer de Wilhelmshaven à Oldenbourg (52 kilomètres), exploité par le Grand-Duché d'Oldenbourg ; une section du Main-Neckar (8 kilomètres) ; et 166 kilomètres de chemins de fer à voie étroite.

B. — Effectif et parcours du matériel roulant.

EXERCICES	LOCOMOTIVES		VOITURES À VOYAGEURS		FOURGONS		WAGONS À MARCHANDISES	
	nombre	parcours (*)	nombre	parcours (**)	nombre	parcours (**)	nombre	parcours (**)
		milliers de kilomètres		milliers d'essieux kilométriques		milliers d'essieux kilométriques		milliers d'essieux kilométriques
1896-1897...	11.008	271.813	19.585	2.016.139	5.084	547.585	237.334	6.584.[illegible]
1895-1896...	10.924	255.097	18.801	1.832.263	4.834	511.986	225.347	6.325.[illegible]

(*) Non compris le service des manœuvres et les parcours en dehors du réseau.
(**) Non compris les parcours en dehors du réseau.

C. — TRANSPORT DES VOYAGEURS.

Classes	Exercice 1896-1897 — Nombre de voyageurs — à toute distance	Exercice 1896-1897 — Nombre de voyageurs — à un kilomètre	Exercice 1896-1897 — Recettes — totales	Exercice 1896-1897 — Recettes — par voyageur kilomètre	Exercice 1895-1896 — Nombre de voyageurs — à toute distance	Exercice 1895-1896 — Nombre de voyageurs — à un kilomètre	Exercice 1895-1896 — Recettes — totales	Exercice 1895-1896 — Recettes — par voyageur kilomètre
	milliers	milliers	milliers de francs	centimes	milliers	milliers	milliers de francs	centimes
Ire	1.436	147.181	14.662	9,96	1.335	138.033	14.114	10,22
IIe	45.989	1.456.412	84.087	5,77	41.032	1.353.760	80.195	5,92
IIIe	227.587	4.113.590	141.422	3,44	204.888	3.750.075	133.782	3,56
IVe	155.389	4.077.780	100.941	2,47	144.359	3.661.081	93.203	2,55
Militaires..	6.317	538.399	10.229	1,90	6.145	536.607	10.198	1,90
Ensemble..	436.718	10.333.362	351.341	3,40	397.759	9.439.556	331.492	3,51

D. — TRANSPORT DES MARCHANDISES.

Exercices	Grande vitesse — nombre de tonnes transportées — à toute distance	Grande vitesse — nombre de tonnes transportées — à un kilomètre	Grande vitesse — recettes	Petite vitesse (*) — nombre de tonnes transportées — à toute distance	Petite vitesse (*) — nombre de tonnes transportées — à un kilomètre	Petite vitesse (*) — recettes (**)	Animaux vivants — nombre de tonnes transportées — à toute distance	Animaux vivants — nombre de tonnes transportées — à un kilomètre	Animaux vivants — recettes
	milliers	milliers	milliers de francs	milliers	milliers	milliers de francs	milliers	milliers	milliers de francs
1896-1897..	486	73.964	21.625	165.250	18.496.080	846.337	1.636	280.280	27.090
1895-1896..	470	69.189	20.772	150.983	17.504.404	801.288	1.695	296.844	28.751

(*) Y compris les transports des postes, les transports militaires et les transports en service taxés.
(**) Non compris les recettes accessoires.

E. — RÉSULTATS FINANCIERS DE L'EXPLOITATION.

Exercices	Recettes — totales	Recettes — kilométriques	Dépenses — totales	Dépenses — kilométriques	Rapport 0/0 des dépenses aux recettes	Produit net — total	Produit net — kilométrique	Rapport 0/0 du produit net au capital d'établissement
	milliers de fr.	francs	milliers de fr.	francs		milliers de fr.	francs	
1896-1897....	1.374.312	49.845	744.437	27.000	54,17	629.875	22.845	7,15
1895-1896....	1.299.275	48.085	712.439	26.367	54,83	586.836	21.718	6,75

F. — Personnel.

Exercices	Nombre d'employés				Nombre d'ouvriers		Observations
	commissionnés	auxiliaires	ensemble	par kilomètre exploité	total	par kilomètre exploité	
1896-1897...	96.787	12.417	109.204	3,96	188.262 (*)	6,83	(*) Il y avait, en outre, 3.[illegible] vriers employés à la constr[illegible] de nouvelles lignes et aux tra[illegible] de parachèvement des lign[illegible] exploitation.
1895-1896...	96.195	11.539	107.734	3,99	179.428	6,64	

G. — Accidents survenus dans l'exploitation.

Exercices	Nature des accidents				Victimes des accidents survenus aux trains en marche								Victimes de leur propre faute ou imprudence (**)							
	déraillements	collisions	accidents divers	ensemble	Voyageurs		Agents en service (*)		Autres personnes		Ensemble		Voyageurs		Agents en service (*)		Autres personnes (***)		Ensemble	
					tués	blessés	tués	blessés	tuées	blessées	tués	blessés	tués	blessés	tués	blessés	tuées	blessées	tués	blessés
1896-1897..	312	178	1.270	1.760	2	82	5	111	7	16	14	209	40	76	265	596	140	89	445	[illegible]
1895-1896..	250	144	1.091	1.485	»	57	14	106	5	23	19	186	32	70	237	454	160	86	429	[illegible]

(*) Y compris les agents des postes et télégraphes et les agents de police.
(**) Y compris, en ce qui concerne les agents de l'exploitation, les victimes d'accidents divers surv[illegible] service.
(***) Non compris les suicides : 107 personnes tuées et 12 blessées pendant l'exercice 1896-1897, et 103 [illegible] sonnes tuées et 8 blessées pendant l'exercice précédent.

PERSONNEL.

(N° 173)

I. — INGÉNIEURS.

1° DÉCORATIONS.

Décret du 11 juillet 1898. — Sont promus au grade d'Officier de l'Ordre national de la Légion d'Honneur (sur la proposition du Ministre de la Guerre) :

MM. **Piéron,**
Debauve,
Harel de la Noë, } Ingénieurs en Chef de 1re classe.

Décret du 12 juillet. — M. **Pochet,** Ingénieur en Chef de 1re classe, est promu au grade d'Officier de l'Ordre national de la Légion d'Honneur (sur la proposition du Ministre de l'Agriculture).

Idem. — M. **Lecardonnel,** Sous-Ingénieur en retraite, est nommé Chevalier de l'Ordre national de la Légion d'Honneur (sur la proposition du Grand-Chancelier).

Décret du 25 juillet. — Sont promus ou nommés dans l'Ordre national de la Légion d'Honneur, savoir :

Au grade d'Officier :

MM. **Lefebvre** (René),
Arnaud (Léon), } Inspecteurs Généraux de 2e classe ;
Pérouse, Ingénieur en Chef de 1re classe.

Au grade de Chevalier :

MM. **Rabut,** Ingénieur en Chef de 2e classe,

Michel (Tranquille), **Wender,** **Garric,** — Ingénieurs ordinaires de 1re classe;

Olive, Sous-Ingénieur;

Boulangier, **Jégou d'Herbeline,** **Harlé** (Édouard), — Ingénieurs en Chef de 2e classe.

2° NOMINATION.

Arrêté du 17 juin 1898. — M. **Villemeur** (Jules), Conducteur principal faisant fonctions d'Ingénieur à Orthez, est nommé Sous-Ingénieur pour prendre rang à dater du 1er juin 1898.

3° PROMOTION.

Décret du 5 juillet 1898. — M. **Salle** (Georges), Ingénieur ordinaire de 1re classe, est nommé Ingénieur en Chef de 2e classe, pour prendre rang à dater du 1er juillet 1898.

4° SERVICE DÉTACHÉ.

Arrêté du 28 juin 1898. — M. **Maillet** (Edmond), Ingénieur ordinaire de 2e classe, en disponibilité pour raisons de santé, est remis en activité et mis à la disposition du Ministre de la Guerre pour occuper l'emploi de Répétiteur auxiliaire d'analyse à l'École Polytechnique.

M. **Maillet** est placé dans la situation de service détaché.

5° CONGÉ ILLIMITÉ.

Arrêté du 4 juillet 1898. — M. **Rœderer,** Ingénieur en Chef de 2e classe, en congé illimité au service de la Compagnie anonyme des chemins de fer de Beyrouth, Damas, Hauran et Biredjik sur l'Euphrate, est autorisé à entrer, en qualité de Directeur, au service de la Compagnie du chemin de fer métropolitain de Paris.

M. **Rœderer** continue d'être placé dans la situation de congé illimité.

6° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Rondel**, Ingénieur en Chef de 1re classe, en retraite	13 mars 1898
M. **Thiollière**, Ingénieur en Chef de 1re classe, en retraite	27 avril 1898
M. **Bœswillwald**, Inspecteur général honoraire en retraite	2 mai 1898

7° DÉCISIONS DIVERSES.

Arrêté du 18 *juin* 1898. — M. **Rafini** (Mathieu), Conducteur de 1re classe, attaché au service ordinaire du département de la Corse, est chargé de l'intérim des fonctions d'Ingénieur du service ordinaire et maritime de l'arrondissement de Calvi et du 3e arrondissement du service du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer corses, en remplacement de M. **Dumoulin**, précédemment appelé à une autre destination.

Arrêté du 27 *juin*. — M. **Salle** (Georges), Ingénieur ordinaire de 1re classe, détaché au service municipal de la Ville de Paris, est chargé du service ordinaire et maritime du département de la Vendée et du service des études et travaux du chemin de fer de Cezais-Vouvant à Cholet, section comprise entre Cezais et Chantonnay, en remplacement de M. **Lasne**, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

M. **Salle** remplira les fonctions d'Ingénieur en Chef.

Idem. — M. **Hézard** (Augustin), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département de Maine-et-Loire, est chargé, à la résidence de Vire, de l'intérim des fonctions d'Ingénieur de l'arrondissement du Sud du service ordinaire du département du Calvados, en remplacement de M. **Olive**, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Décision du 28 *juin*. — M. **Breuillé**, Ingénieur ordinaire de 2e classe à Auxerre, est chargé de l'intérim de l'arrondissement du Nord du service ordinaire du département de l'Yonne et du 2e arrondissement du service de la navigation de l'Yonne, jusqu'à la désignation du successeur de M. l'Ingénieur **Dubois**.

Arrêté du 1er juillet 1898. — M. **Imbs,** Ingénieur ordinaire de 3e classe, attaché, à la résidence de Tarbes, au service hydraulique du département des Hautes-Pyrénées et au service des études et travaux relatifs au régime général du bassin de l'Adour et de ses affluents (1re section) et du bassin de la Garonne (bassin de la Neste), est attaché, en outre, au service des études de la ligne du chemin de fer d'Auch à Lannemezan (**M. de Thélin,** Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Tarbes).

La ligne ci-dessus désignée formera le 2e arrondissement du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **de Thélin.**

Le personnel des Conducteurs et Commis des Ponts et Chaussées attaché au service d'études du chemin de fer d'Auch à Lannemezan comprendra les agents ci-après :

M. **Ducastaing,** Conducteur attaché au service hydrométrique du bassin de la Neste à la résidence de Tarbes ;

Et M. **Alem,** Commis principal attaché au service de la ligne de Lannemezan à Arreau.

Les emplois actuellement occupés par MM. **Ducastaing** et **Alem** sont supprimés.

Arrêté du 4 juillet. — Le service d'études de la ligne de chemin de fer de Capestang à Colombiers (M. **Guibal,** Ingénieur en Chef à Montpellier) est réuni aux attributions de M. **Aroles,** Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées à Montpellier.

Le personnel des Conducteurs et Commis attaché à ce service est organisé de la manière suivante :

Bureau de l'Ingénieur en Chef :

M. **Pascal,** Conducteur déjà attaché au service ordinaire du département de l'Hérault ;

Un Commis du service ordinaire du département de l'Hérault;

Bureau de l'Ingénieur ordinaire à Montpellier :

MM. **Hipert,** Conducteur attaché au service de chemins de fer dans le département de l'Hérault et actuellement disponible ;

Daudet, Conducteur attaché au service de chemins de fer dans le département de l'Hérault et actuellement disponible ;

Service d'études sur le terrain :

MM. **Farail** et **André,** Conducteurs également disponibles dans le département de l'Hérault ;

Et **N...,** Commis.

Arrêté du 4 juillet 1898. – Le service des études du chemin de fer de Sallèles-d'Aude à Ventenac-d'Aude (M. **Bouffet,** Ingénieur en Chef à Carcassonne) est réuni aux attributions de M. **Garau,** Ingénieur ordinaire de 3e classe, à Carcassonne.

Arrêté du 13 juillet. — M. **Daumas** (Charles), Conducteur de 1re classe, attaché au service maritime du département de la Loire-Inférieure, est chargé de l'intérim des fonctions d'Ingénieur de l'arrondissement de Redon du service ordinaire du département d'Ille-et-Vilaine et du 2e arrondissement du service du canal de Nantes à Brest, — 1re section, en remplacement de M. **Labussière,** admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Décision du 18 juillet. — Le service du Contrôle de l'exploitation des sections de ligne d'Ossés à Saint-Étienne de Baïgorry, de Belvèze à Limoux et de Céret à Arles-sur-Tech (réseau du Midi) est rattaché, savoir :

1° Pour le Contrôle de la voie et des bâtiments :

a) Section d'Ossés à Saint-Étienne-de-Baïgorry : au 1er arrondissement d'Ingénieur ordinaire ;

b) Section de Belvèze à Limoux : au 2e arrondissement d'Ingénieur ordinaire ;

c) Section de Céret à Arles-sur-Tech : au 3e arrondissement d'Ingénieur ordinaire.

2° Pour le Contrôle de l'exploitation technique :

a) Section d'Ossés à Saint-Étienne-de-Baïgorry : au 1er arrondissement d'Ingénieur ordinaire ;

b) Section de Belvèze à Limoux : au 2e arrondissement d'Ingénieur ordinaire ;

c) Section de Céret à Arles-sur-Tech : au 3e arrondissement d'Ingénieur ordinaire.

3° Pour le Contrôle de l'exploitation commerciale :

a) Section d'Ossés à Saint-Étienne-de-Baïgorry : à la 1re circonscription d'Inspecteur particulier, à Bordeaux ;

b) Sections de Belvèze à Limoux et de Céret à Arles-sur-Tech : à la 3e circonscription d'Inspecteur particulier, à Béziers.

4° Pour la surveillance administrative :

a) Section d'Ossés à Saint-Étienne-de-Baïgorry : au Commissariat de Bayonne ;

b) Section de Belvèze à Limoux : au Commissariat de Carcassonne ;

c) Section de Céret à Arles-sur-Tech : au Commissariat de Cerbère.

Décision du 19 juillet 1898. — Le service du Contrôle de l'exploitation de la ligne de Cluses au Fayet, réseau de Paris-Lyon-Méditerranée est rattaché, savoir :

1° Pour le Contrôle de la voie et des bâtiments :
Au 5e arrondissement d'Ingénieur ordinaire à Grenoble ;
2° Pour le Contrôle de l'exploitation technique :
Au 5e arrondissement d'Ingénieur ordinaire à Grenoble ;
3° Pour le Contrôle de l'exploitation commerciale :
A la 3e circonscription d'Inspecteur particulier à Lyon ;
4° Pour la surveillance administrative :
Au Commissariat d'Annecy.

Décision du 20 *juillet.* — Sont admis à la 1re classe les Élèves-Ingénieurs de 2e classe dont les noms suivent :

MM. **Labordère**,
Vasseur,
Bodin,
Lombard.
MM. **Delemer**,
Vincent,
Lefébure,
Duval.

M. **Mayer** ne pourra être classé qu'après avoir satisfait aux dispositions réglementaires.

Idem. — Sont admis à la 2e classe les Élèves-Ingénieurs de 3e classe dont les noms suivent :

MM. **Balling**,
Le Roux,
Courtier,
Philippe,
Debès,
Guérin.
MM. **Pascalon**,
Mielle,
Magdelénat,
Adam,
Gadreau,
Duchâtel.

Arrêté du 20 *juillet.* — M. **Lemoine** (Alcide), Conducteur principal attaché, dans le département de la Haute-Marne, au service du canal de la Marne à la Saône, est chargé, à la résidence de Briey, de l'intérim des fonctions d'Ingénieur de l'arrondissement du Nord du service ordinaire du département de Meurthe-et-Moselle, en remplacement de M. **Eymar**, appelé à une autre destination.

II. — CONDUCTEURS.

1° DÉCORATIONS.

Décret du 12 juillet 1898. — M. **Guy** (Louis), Conducteur principal en retraite, est nommé Chevalier de l'Ordre national de la Légion d'Honneur (sur la proposition du Grand-Chancelier).

Décret du 25 juillet. — Sont nommés Chevaliers de l'Ordre national de la Légion d'Honneur, les Conducteurs principaux ci-après désignés:

MM. **Raoul** (Alexandre),
Diruit (Alcide).

2° NOMINATIONS.

Sont nommés Conducteurs de 4e classe les candidats déclarés admissibles dont les noms suivent :

14 *juin* 1898. — M. **Bonneville** (Charles), Commis, Concours de 1897, — n° 34, Vosges, service ordinaire.

28 *juin.* — M. **Le Guelinel** (Maurice), Commis, Concours de 1895, — n° 92, Côtes-du-Nord, service ordinaire.

Idem. — M. **Bruneau** (Émile), Commis, Concours de 1895, — n° 57, Eure-et-Loir, service ordinaire.

Idem. — M. **Folcher** (Ludovic), Commis, Concours de 1897, — n° 94, Ardèche, service ordinaire.

Idem. — M. **Couchaere** (Achille), Commis, Concours de 1897, — n° 116, Pas-de-Calais, service ordinaire.

1er *juillet.* — M. **Lagère** (Vincent), Commis, Concours de 1897, — n° 82, Allier, service ordinaire.

8 *juillet.* — M. **Noël** (Paul), Commis, Concours de 1895, — n° 99, Gironde, service maritime.

13 *juillet.* — M. **Daunis** (Achille), Concours de 1884, — n° 125, service de l'Administration des chemins de fer de l'État.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

Idem. — M. **Albouy** (Émile), Commis, Concours de 1895, — n° 12, Aveyron, service des études et travaux du chemin de fer d'Espalion à Bertholène.

13 *juillet.* — M. **Ducoloner** (Eugène), Commis, Concours de 1897, — n° 3, mis à la disposition du Gouvernement tunisien, pour être employé au service des Travaux publics de la Régence.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

Idem. — M. **Brault** (Alfred), Commis, Concours de 1897, — n° 89, Pas-de-Calais, service ordinaire.

Idem. — M. **Mermet** (Joannès), Commis, Concours de 1897, — n° 31, Rhône, service de la navigation du Rhône.

16 *juillet.* — M. **Bordes** (Louis), Commis, Concours de 1897, — n° 14, Lot, service ordinaire.

3° AVANCEMENTS.

Arrêté du 13 *juillet* 1898. — Les Conducteurs des Ponts et Chaussées dont les noms suivent sont élevés, savoir :

De la 2e à la 1re classe.

	MM.		
Ancienneté :	**Chaussarot** (Martin),	Haute-Saône.	Service ordinaire.
Choix :	**Cavarroc** (Léon),	Lot.	Service ordinaire.
Choix :	**Coutelen** (Augustin),	Vaucluse.	Services ordinaire et des ch. de fer.

De la 3e à la 2e classe.

Ancienneté :	**Roques** (Pierre),	Lot.	Service ordinaire.
Choix :	**Galvain** (Auguste),	Rhône.	Service ordinaire.
Ancienneté :	**Lacan** (Jean),	Lot.	Service ordinaire.
Choix :	**Lacroutz** (Henri),	Lot.	Service ordinaire.

Et de la 4e à la 3e classe.

Ancienneté :	**Vialen** (Charles),	Ardèche.	Service ordinaire.
Ancienneté :	**Quérité** (Raphaël),	Eure.	Service ordinaire.
Choix :	**Milliard** (Émile),	Haute-Marne.	Services ordinaire et de navigation.

L'effet de cette disposition remontera au 1er mai 1898.

4° SERVICES DÉTACHÉS.

16 *mai* 1898. — M. **Relier** (Alexandre), Conducteur de 1re classe, Contrôleur-Comptable, attaché au service du Contrôle des chemins de fer de l'État et d'Orléans, est mis en qualité de Conducteur de 1re classe à la disposition du Ministre des Colonies pour occuper l'emploi de Chef du service des Travaux publics à Pondichéry (Inde Française).

Il est placé dans la situation de service détaché.

27 *juin*. — M. **Amiel** (Henri), Conducteur de 4e classe, détaché au service vicinal du département d'Alger, est mis à la disposition du Ministre des Colonies, pour être employé à Madagascar.

Il continue d'être placé dans la situation de service détaché.

13 *juillet*. — M. **Bonjean** (Louis), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département du Loiret, est mis à la disposition du Gouvernement tunisien pour être employé au service des Travaux publics de la Régence.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

Idem. — M. **Boyer** (Paul), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département des Vosges, est mis à la disposition du Gouvernement tunisien pour être employé au service des Travaux publics de la Régence.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

Idem. — M. **Barthés** (Ernest), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de la Haute-Vienne, est mis à la disposition du Ministre de l'Agriculture pour être employé au service hydraulique du département de la Haute-Garonne.

Il est placé dans la situation de service détaché.

5° DISPONIBILITÉ.

1er *juillet* 1898. — M. **Lautié** (Séraphin), Conducteur de 3e classe, détaché au service municipal de la Ville de Montpellier, est mis en disponibilité avec demi-traitement pour défaut d'emploi, jusqu'au moment où une destination pourra lui être assignée.

13 *juillet*. — M. **Prieu** (Louis), Conducteur principal attaché, dans le département d'Alger, au service ordinaire de la circons-

cription de l'Est, est mis en disponibilité avec demi-traitement pour raisons de santé, jusqu'à son admission à la retraite.

6° DÉMISSION.

1er *juillet* 1898. — M. **Loustalot-Laclette**, Conducteur de 4e classe, en congé renouvelable pour la construction du chemin de fer de Tamandaré à Palmarès (Brésil), est déclaré démissionnaire.

7° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Montaut** (Victor), Conducteur de 2e classe, en congé renouvelable au service de la Compagnie de Fives-Lille	mai 1898
M. **Lambert** (Théophile), Conducteur principal, Seine-et-Oise, service de la 3e section de la navigation de la Seine............................	27 juin 1898
M. **Féraud** (Joseph), Conducteur de 2e classe, Alpes-Maritimes, service ordinaire..............	1er juillet 1898

8° DÉCISIONS DIVERSES.

3 *juin* 1898. — M. **Bertrand** (Talma), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de la Loire-Inférieure, passe au service de la 4e section de la navigation de la Loire, même département.

28 *juin*. — M. **Contant** (Désiré), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de Seine-et-Marne, passe au service ordinaire du département de la Seine.

29 *juin*. — M. **Frœmer** (Arthur), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de Lot-et-Garonne, au service des études et travaux du chemin de fer de Nérac à Mont-de-Marsan, passe dans le département du Gers, au service des études et travaux du chemin de fer d'Eauze à Auch.

30 *juin*. — M. **Camous** (Moïse), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département du Var, au service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Draguignan à Grasse, passe au service ordinaire du même département.

1er *juillet* 1898. — M. **Blanquet** (Raoul), Conducteur de 1re classe attaché, dans le département de l'Eure, au service du Contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer de l'Ouest, passe dans le département de la Seine, même service.

Idem. — M. **Léger** (Théophile), Conducteur principal attaché, dans le département de la Seine, au service de l'Inspection de l'exploitation technique des chemins de fer de l'État, passe au service du Contrôle de l'exploitation commerciale du même réseau, même département.

9 *juillet.* — M. **Puymartin** (Henri), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Creuse, au service des études et travaux du chemin de fer de Guéret à La Châtre, passe dans le département de la Charente, au service des études du chemin de fer de Ruffec à Exideuil.

Idem. — M. **Lebert** (Charles), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département du Cantal, au service des études et travaux du chemin de fer de Bort à Neussargues, passe dans le département de la Creuse, au service des études et travaux du chemin de fer de Guéret à La Châtre.

Idem. — M. **Albaret** (Pierre), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Lozère, au service des études et travaux du chemin de fer de Mende à La Bastide, passe dans le département du Cantal, au service des études et travaux du chemin de fer de Bort à Neussargues.

Idem. — M. **Pétro** (Florent), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département du Nord, au service des voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais, passe au service ordinaire du département de l'Aisne.

13 *juillet.* — M. **Danais** (Jean), Conducteur principal attaché, dans le département de la Seine-Inférieure, au service maritime, — 1re section, passe dans le département de la Seine, au service de la navigation de la Seine (1re section, — 2e division).

Idem. — M. **Thomas** (François), Conducteur de 1re classe, en congé illimité au service de la Compagnie ottomane des quais, du port et entrepôts de Beyrouth, est remis en activité et attaché au service maritime du département de la Seine-Inférieure, — 1re section.

13 *juillet* 1898. — M. **Brieussel** (Victor), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Seine-Inférieure, au service de la 4e section de la navigation de la Seine, passe dans le département de l'Aveyron, au service des études du chemin de fer d'Espalion à Bertholène.

19 *juillet*. — M. **Balas** (Édouard), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Ain, passe au service ordinaire du département du Gers.

Idem. — M. **Rojouan** (Félix), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département des Côtes-du-Nord, passe au service maritime du même département.

Idem. — M. **Huet** (Victor), Conducteur de 2e classe, attaché au service maritime du département des Côtes-du-Nord, passe au service ordinaire du même département.

Idem. — M. **Bonnetty** (Léonce), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département du Nord, au service des voies navigables et au service ordinaire, est attaché, en outre, au service des études et travaux des embranchements de Douai.

20 *juillet*. — M. **Probesteau** (Charles), Conducteur principal, attaché au service maritime du département du Finistère, passe au service maritime du département de la Loire-Inférieure.

23 *juillet*. — M. **Boyer** (Adrien), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de la Haute-Savoie, passe au service ordinaire du département des Basses-Alpes.

L'Éditeur-Gérant : Vve Ch. Dunod.

TOURS. — IMPRIMERIE DESLIS FRÈRES, 6, RUE GAMBETTA.

LOIS.

(N° 174)

[5 février 1898]

Loi ayant pour objet de modifier l'article 1er de la loi du 21 août 1882, portant déclaration d'utilité publique d'un chemin de fer de Gerbéviller à Bruyères.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit:

Article unique. — L'article 1er de la loi du 21 août 1882, relative au chemin de fer de Gerbéviller à Bruyères, est rectifié ainsi qu'il suit :

« Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement du chemin de fer de Gerbéviller à Bruyères, passant par ou près Saint-Maurice, Rambervillers et Autrey, en se maintenant constamment sur la rive gauche de la Mortagne, dans la section comprise entre Gerbéviller et Rambervillers. »

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'État.

(N° 175)

[9 avril 1898]

Loi concernant les responsabilités des accidents dont les ouvriers sont victimes dans leur travail.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,
Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit:

TITRE I.

INDEMNITÉS EN CAS D'ACCIDENTS.

Art. 1er. — Les accidents survenus par le fait du travail, ou à l'occasion du travail, aux ouvriers et employés occupés dans l'industrie du bâtiment, les usines, manufactures, chantiers, les entreprises de transport par terre et par eau, de chargement et de déchargement, les magasins publics, mines, minières, carrières et, en outre, dans toute exploitation ou partie d'exploitation dans laquelle sont fabriquées ou mises en œuvre des matières explosives, ou dans laquelle il est fait usage d'une machine mue par une force autre que celle de l'homme ou des animaux, donnent droit, au profit de la victime ou de ses représentants, à une indemnité à la charge du chef d'entreprise, à la condition que l'interruption de travail ait duré plus de quatre jours.

Les ouvriers qui travaillent seuls d'ordinaire ne pourront être assujettis à la présente loi par le fait de la collaboration accidentelle d'un ou de plusieurs de leurs camarades.

Art. 2. — Les ouvriers et employés désignés à l'article précédent ne peuvent se prévaloir, à raison des accidents dont ils sont victimes dans leur travail, d'aucunes dispositions autres que celles de la présente loi.

Ceux dont le salaire annuel dépasse 2.400 francs ne bénéficient de ces dispositions que jusqu'à concurrence de cette somme. Pour le surplus, ils n'ont droit qu'au quart des rentes ou indem-

nités stipulées à l'article 3, à moins de conventions contraires quant au chiffre de la quotité.

Art. 3. — Dans les cas prévus à l'article 1er, l'ouvrier ou l'employé a droit :

Pour l'incapacité absolue et permanente, à une rente égale aux deux tiers de son salaire annuel ;

Pour l'incapacité partielle et permanente, à une rente égale à la moitié de la réduction que l'accident aura fait subir au salaire ;

Pour l'incapacité temporaire, à une indemnité journalière égale à la moitié du salaire touché au moment de l'accident, si l'incapacité de travail a duré plus de quatre jours et à partir du cinquième jour.

Lorsque l'accident est suivi de mort, une pension est servie aux personnes ci-après désignées, à partir du décès, dans les conditions suivantes :

A. Une rente viagère égale à 20 0/0 du salaire annuel de la victime pour le conjoint survivant non divorcé ou séparé de corps, à la condition que le mariage ait été contracté antérieurement à l'accident.

En cas de nouveau mariage, le conjoint cesse d'avoir droit à la rente mentionnée ci-dessus ; il lui sera alloué, dans ce cas, le triple de cette rente à titre d'indemnité totale.

B. Pour les enfants, légitimes ou naturels, reconnus avant l'accident, orphelins de père ou de mère, âgés de moins de seize ans, une rente calculée sur le salaire annuel de la victime à raison de 15 0/0 de ce salaire s'il n'y a qu'un enfant, de 25 0/0 s'il y en a deux, de 35 0/0 s'il y en a trois, et 40 0/0 s'il y en a quatre, ou un plus grand nombre.

Pour les enfants, orphelins de père et de mère, la rente est portée pour chacun d'eux à 20 0/0 du salaire.

L'ensemble de ces rentes ne peut, dans le premier cas, dépasser 40 0/0 du salaire, ni 60 0/0 dans le second.

C. Si la victime n'a ni conjoint ni enfant dans les termes des paragraphes *A* et *B*, chacun des ascendants et descendants qui était à sa charge recevra une rente viagère pour les ascendants et payable jusqu'à seize ans pour les descendants. Cette rente sera égale à 10 0/0 du salaire annuel de la victime, sans que le montant total des rentes ainsi allouées puisse dépasser 30 0/0.

Chacune des rentes prévues par le paragraphe *C* est, le cas échéant, réduite proportionnellement.

Les rentes constituées en vertu de la présente loi sont payables par trimestre ; elles sont incessibles et insaisissables.

Les ouvriers étrangers, victimes d'accidents, qui cesseront de résider sur le territoire français, recevront, pour toute indemnité, un capital égal à trois fois la rente qui leur avait été allouée.

Les représentants d'un ouvrier étranger ne recevront aucune indemnité si, au moment de l'accident, il ne résidait pas sur le territoire français.

Art. 4. — Le chef d'entreprise supporte, en outre, les frais médicaux et pharmaceutiques et les frais funéraires. Ces derniers sont évalués à la somme de 100 francs au maximum.

Quant aux frais médicaux et pharmaceutiques, si la victime a fait choix elle-même de son médecin, le chef d'entreprise ne peut être tenu que jusqu'à concurrence de la somme fixée par le juge de paix du canton, conformément aux tarifs adoptés dans chaque département pour l'assistance médicale gratuite.

Art. 5. — Les chefs d'entreprise peuvent se décharger pendant les trente, soixante ou quatre-vingt-dix premiers jours à partir de l'accident, de l'obligation de payer aux victimes les frais de maladie et l'indemnité temporaire, ou une partie seulement de cette indemnité, comme il est spécifié ci-après, s'ils justifient :

1° Qu'ils ont affilié leurs ouvriers à des sociétés de secours mutuels et pris à leur charge une quote-part de la cotisation qui aura été déterminée d'un commun accord, et en se conformant aux statuts-type approuvés par le ministre compétent, mais qui ne devra pas être inférieure au tiers de cette cotisation ;

2° Que ces sociétés assurent à leurs membres, en cas de blessures, pendant trente, soixante ou quatre-vingt-dix jours, les soins médicaux et pharmaceutiques et une indemnité journalière.

Si l'indemnité journalière servie par la société est inférieure à la moitié du salaire quotidien de la victime, le chef d'entreprise est tenu de lui verser la différence.

Art. 6. — Les exploitants de mines, minières et carrières peuvent se décharger des frais et indemnités mentionnés à l'article précédent moyennant une subvention annuelle versée aux caisses ou sociétés de secours constituées dans ces entreprises en vertu de la loi du 29 juin 1894.

Le montant et les conditions de cette subvention devront être acceptés par la société et approuvés par le Ministre des travaux publics.

Ces deux dispositions seront applicables à tous autres chefs d'industrie qui auront créé en faveur de leurs ouvriers des caisses particulières de secours en conformité du titre III de la loi du

29 juin 1894. L'approbation prévue ci-dessus sera, en ce qui les concerne, donnée par le Ministre du commerce et de l'industrie.

Art. 7. — Indépendamment de l'action résultant de la présente loi, la victime ou ses représentants conservent, contre les auteurs de l'accident autres que le patron ou ses ouvriers et préposés, le droit de réclamer la réparation du préjudice causé, conformément aux règles du droit commun.

L'indemnité qui leur sera allouée exonérera à due concurrence le chef d'entreprise des obligations mises à sa charge.

Cette action contre les tiers responsables pourra même être exercée par le chef d'entreprise, à ses risques et périls, aux lieu et place de la victime ou de ses ayants droit, si ceux-ci négligent d'en faire usage.

Art. 8. — Le salaire qui servira de base à la fixation de l'indemnité allouée à l'ouvrier âgé de moins de seize ans ou à l'apprenti victime d'un accident ne sera pas inférieur au salaire le plus bas des ouvriers valides de la même catégorie occupés dans l'entreprise.

Toutefois, dans le cas d'incapacité temporaire, l'indemnité de l'ouvrier âgé de moins de seize ans ne pourra pas dépasser le montant de son salaire.

Art. 9. — Lors du règlement définitif de la rente viagère, après le délai de revision prévu à l'article 19, la victime peut demander que le quart au plus du capital nécessaire à l'établissement de cette rente, calculé d'après les tarifs dressés pour les victimes d'accidents par la caisse des retraites pour la vieillesse, lui soit attribué en espèces.

Elle peut aussi demander que ce capital, ou ce capital réduit du quart au plus comme il vient d'être dit, serve à constituer sur sa tête une rente viagère réversible, pour moitié au plus, sur la tête de son conjoint. Dans ce cas, la rente viagère sera diminuée de façon qu'il ne résulte de la réversibilité aucune augmentation de charges pour le chef d'entreprise.

Le tribunal, en chambre du conseil, statuera sur ces demandes.

Art. 10. — Le salaire servant de base à la fixation des rentes s'entend, pour l'ouvrier occupé dans l'entreprise pendant les douze mois écoulés avant l'accident, de la rémunération effective qui lui a été allouée pendant ce temps, soit en argent, soit en nature.

Pour les ouvriers occupés pendant moins de douze mois avant l'accident, il doit s'entendre de la rémunération effective qu'ils ont reçue depuis leur entrée dans l'entreprise, augmentée de la

rémunération moyenne qu'ont reçue, pendant la période nécessaire pour compléter les douze mois, les ouvriers de la même catégorie.

Si le travail n'est pas continu, le salaire annuel est calculé tant d'après la rémunération reçue pendant la période d'activité que d'après le gain de l'ouvrier pendant le reste de l'année.

TITRE II.

DÉCLARATION DES ACCIDENTS ET ENQUÊTE.

Art. 11. — Tout accident ayant occasionné une incapacité de travail doit être déclaré, dans les quarante-huit heures, par le chef d'entreprise ou ses préposés, au maire de la commune qui en dresse procès-verbal.

Cette déclaration doit contenir les noms et adresses des témoins de l'accident. Il y est joint un certificat de médecin indiquant l'état de la victime, les suites probables de l'accident et l'époque à laquelle il sera possible d'en connaître le résultat définitif.

La même déclaration pourra être faite par la victime ou ses représentants.

Récépissé de la déclaration et du certificat du médecin est remis par le maire au déclarant.

Avis de l'accident est donné immédiatement par le maire à l'inspecteur divisionnaire ou départemental du travail ou à l'ingénieur ordinaire des mines chargé de la surveillance de l'entreprise.

L'article 15 de la loi du 2 novembre 1892 et l'article 11 de la loi du 12 juin 1893 cessent d'être applicables dans les cas visés par la présente loi.

Art. 12. — Lorsque, d'après le certificat médical, la blessure paraît devoir entraîner la mort ou une incapacité permanente absolue ou partielle de travail, le maire transmet immédiatement copie de la déclaration et le certificat médical au juge de paix du canton où l'accident s'est produit.

Dans les vingt-quatre heures de la réception de cet avis, le juge de paix procède à une enquête à l'effet de rechercher :

1° La cause, la nature et les circonstances de l'accident;

2° Les personnes victimes et le lieu où elles se trouvent ;

3° La nature des lésions ;

4° Les ayants droit pouvant, le cas échéant, prétendre à une indemnité ;

5° Le salaire quotidien et le salaire annuel des victimes.

Art. 13. — L'enquête a lieu contradictoirement dans les formes prescrites par les articles 35, 36, 37, 38 et 39 du code de procédure civile, en présence des parties intéressées ou celles-ci convoquées d'urgence par lettre recommandée.

Le juge de paix doit se transporter auprès de la victime de l'accident qui se trouve dans l'impossibilité d'assister à l'enquête.

Lorsque le certificat médical ne lui paraîtra pas suffisant, le juge de paix pourra désigner un médecin pour examiner le blessé.

Il peut aussi commettre un expert pour l'assister dans l'enquête.

Il n'y a pas lieu, toutefois, à nomination d'expert dans les entreprises administrativement surveillées, ni dans celles de l'État placées sous le contrôle d'un service distinct du service de gestion, ni dans les établissements nationaux où s'effectuent des travaux que la sécurité publique oblige à tenir secrets. Dans ces divers cas, les fonctionnaires chargés de la surveillance ou du contrôle de ces établissements ou entreprises et, en ce qui concerne les exploitations minières, les délégués à la sécurité des ouvriers mineurs, transmettent au juge de paix, pour être joint au procès-verbal d'enquête, un exemplaire de leur rapport.

Sauf les cas d'impossibilité matérielle dûment constatés dans le procès-verbal, l'enquête doit être close dans le plus bref délai et, au plus tard, dans les dix jours à partir de l'accident. Le juge de paix avertit, par lettre recommandée, les parties de la clôture de l'enquête et du dépôt de la minute au greffe, où elles pourront, pendant un délai de cinq jours, en prendre connaissance et s'en faire délivrer une expédition, affranchie du timbre et de l'enregistrement. A l'expiration de ce délai de cinq jours, le dossier de l'enquête est transmis au président du tribunal civil de l'arrondissement.

Art. 14. — Sont punis d'une amende de 1 à 15 francs les chefs d'industrie ou leurs préposés qui ont contrevenu aux dispositions de l'article 11.

En cas de récidive dans l'année, l'amende peut être élevée de 16 à 300 francs.

L'article 463 du code pénal est applicable aux contraventions prévues par le présent article.

TITRE III.

COMPÉTENCE. — JURIDICTIONS. — PROCÉDURE. — REVISION.

Art. 15. — Les contestations entre les victimes d'accidents et les chefs d'entreprise, relatives aux frais funéraires, aux frais de maladie ou aux indemnités temporaires, sont jugées en dernier ressort par le juge de paix du canton où l'accident s'est produit, à quelque chiffre que la demande puisse s'élever.

Art. 16. — En ce qui touche les autres indemnités prévues par la présente loi, le président du tribunal de l'arrondissement convoque, dans les cinq jours à partir de la transmission du dossier, la victime ou ses ayants droit et le chef d'entreprise, qui peut se faire représenter.

S'il y a accord des parties intéressées, l'indemnité est définitivement fixée par l'ordonnance du président, qui donne acte de cet accord.

Si l'accord n'a pas lieu, l'affaire est renvoyée devant le tribunal, qui statue comme en matière sommaire, conformément au titre XXIV du livre II du code de procédure civile.

Si la cause n'est pas en état, le tribunal surseoit à statuer, et l'indemnité temporaire continuera à être servie jusqu'à la décision définitive.

Le tribunal pourra condamner le chef d'entreprise à payer une provision ; sa décision sur ce point sera exécutoire nonobstant appel.

Art. 17. — Les jugements rendus en vertu de la présente loi sont susceptibles d'appel selon les règles du droit commun. Toutefois l'appel devra être interjeté dans les quinze jours de la date du jugement s'il est contradictoire et, s'il est par défaut, dans la quinzaine à partir du jour où l'opposition ne sera plus recevable.

L'opposition ne sera plus recevable en cas de jugement par défaut contre partie, lorsque le jugement aura été signifié à personne, passé le délai de quinze jours à partir de cette signification.

La cour statuera d'urgence dans le mois de l'acte d'appel. Les parties pourront se pourvoir en cassation.

Art. 18. — L'action en indemnité prévue par la présente loi se prescrit par un an à dater du jour de l'accident.

Art. 19. — La demande en revision de l'indemnité fondée sur une aggravation ou une atténuation de l'infirmité de la victime

ou son décès par suite des conséquences de l'accident, est ouverte pendant trois ans à dater de l'accord intervenu entre les parties ou de la décision définitive.

Le titre de pension n'est remis à la victime qu'à l'expiration des trois ans.

Art. 20. — Aucune des indemnités déterminées par la présente loi ne peut être attribuée à la victime qui a intentionnellement provoqué l'accident.

Le tribunal a le droit, s'il est prouvé que l'accident est dû à une faute inexcusable de l'ouvrier, de diminuer la pension fixée au titre Ier.

Lorsqu'il est prouvé que l'accident est dû à la faute inexcusable du patron ou de ceux qu'il s'est substitué dans la direction, l'indemnité pourra être majorée, mais sans que la rente ou le total des rentes allouées puisse dépasser soit la réduction, soit le montant du salaire annuel.

Art. 21. — Les parties peuvent toujours, après détermination du chiffre de l'indemnité due à la victime de l'accident, décider que le service de la pension sera suspendu et remplacé, tant que l'accord subsistera, par tout autre mode de réparation.

Sauf dans le cas prévu à l'article 3, paragraphe A, la pension ne pourra être remplacée par le payement d'un capital que si elle n'est pas supérieure à 100 francs.

Art. 22. — Le bénéfice de l'assistance judiciaire est accordé de plein droit, sur le visa du procureur de la République, à la victime de l'accident ou à ses ayants droit, devant le tribunal.

A cet effet, le président du tribunal adresse au procureur de la République, dans les trois jours de la comparution des parties prévue par l'article 16, un extrait de son procès-verbal de non-conciliation ; il y joint les pièces de l'affaire.

Le procureur de la République procède comme il est prescrit à l'article 13 (paragraphes 2 et suivants) de la loi du 22 janvier 1851.

Le bénéfice de l'assistance judiciaire s'étend de plein droit aux instances devant le juge de paix, à tous les actes d'exécution mobilière et immobilière et à toute contestation incidente à l'exécution des décisions judiciaires.

TITRE IV.

GARANTIES.

Art. 23. — La créance de la victime de l'accident ou de ses ayants droit relative aux frais médicaux, pharmaceutiques et funéraires ainsi qu'aux indemnités allouées à la suite de l'incapacité temporaire de travail, est garantie par le privilège de l'article 2101 du code civil et y sera inscrite sous le n° 6.

Le payement des indemnités pour incapacité permanente de travail ou accidents suivis de mort est garanti conformément aux dispositions des articles suivants.

Art. 24. — A défaut, soit par les chefs d'entreprise débiteurs, soit par les sociétés d'assurances à primes fixes ou mutuelles, ou les syndicats de garantie liant solidairement tous leurs adhérents, de s'acquitter, au moment de leur exigibilité, des indemnités mises à leur charge à la suite d'accidents ayant entraîné la mort ou une incapacité permanente de travail, le payement en sera assuré aux intéressés par les soins de la caisse nationale des retraites pour la vieillesse, au moyen d'un fonds spécial de garantie constitué comme il va être dit et dont la gestion sera confiée à ladite caisse.

Art. 25. — Pour la constitution du fonds spécial de garantie, il sera ajouté au principal de la contribution des patentes des industriels visés par l'article 1er, 4 centimes additionnels. Il sera perçu sur les mines une taxe de 5 centimes par hectare concédé.

Ces taxes pourront, suivant les besoins, être majorées ou réduites par la loi de finances.

Art. 26. — La caisse nationale des retraites exercera un recours contre les chefs d'entreprise débiteurs, pour le compte desquels des sommes auront été payées par elle, conformément aux dispositions qui précèdent.

En cas d'assurance du chef d'entreprise, elle jouira, pour le remboursement de ses avances, du privilège de l'article 2102 du code civil sur l'indemnité due par l'assureur et n'aura plus de recours contre le chef d'entreprise.

Un règlement d'administration publique déterminera les conditions d'organisation et de fonctionnement du service conféré par les dispositions précédentes à la caisse nationale des retraites et, notamment, les formes du recours à exercer contre

les chefs d'entreprise débiteurs ou les sociétés d'assurances et les syndicats de garantie, ainsi que les conditions dans lesquelles les victimes d'accidents ou leurs ayants droit seront admis à réclamer à la caisse le payement de leurs indemnités.

Les décisions judiciaires n'emporteront hypothèque que si elles sont rendues au profit de la caisse des retraites exerçant son recours contre les chefs d'entreprise ou les compagnies d'assurances.

Art. 27. — Les compagnies d'assurances mutuelles ou à primes fixes contre les accidents, françaises ou étrangères, sont soumises à la surveillance et au contrôle de l'État et astreintes à constituer des réserves ou cautionnements dans les conditions déterminées par un règlement d'administration publique.

Le montant des réserves ou cautionnements sera affecté par privilège au payement des pensions et indemnités.

Les syndicats de garantie seront soumis à la même surveillance et un règlement d'administration publique déterminera les conditions de leur création et de leur fonctionnement.

Les frais de toute nature résultant de la surveillance et du contrôle seront couverts au moyen de contributions proportionnelles au montant des réserves ou cautionnements, et fixés annuellement, pour chaque compagnie ou association, par arrêté du Ministre du commerce.

Art. 28. — Le versement du capital représentatif des pensions allouées en vertu de la présente loi ne peut être exigé des débiteurs.

Toutefois les débiteurs qui désireront se libérer en une fois pourront verser le capital représentatif de ces pensions à la caisse nationale des retraites, qui établira à cet effet, dans les six mois de la promulgation de la présente loi, un tarif tenant compte de la mortalité des victimes d'accidents et de leurs ayants droit.

Lorsqu'un chef d'entreprise cesse son industrie, soit volontairement, soit par décès, liquidation judiciaire ou faillite, soit par cession d'établissement, le capital représentatif des pensions à sa charge devient exigible de plein droit et sera versé à la caisse nationale des retraites. Ce capital sera déterminé au jour de son exigibilité, d'après le tarif visé au paragraphe précédent.

Toutefois le chef d'entreprise ou ses ayants droit peuvent être exonérés du versement de ce capital, s'ils fournissent des garanties qui seront à déterminer par un règlement d'administration publique.

TITRE V.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

Art. 29. — Les procès-verbaux, certificats, actes de notoriété, significations, jugements et autres actes faits ou rendus en vertu et pour l'exécution de la présente loi, sont délivrés gratuitement, visés pour timbre et enregistrés gratis lorsqu'il y a lieu à la formalité de l'enregistrement.

Dans les six mois de la promulgation de la présente loi, un décret déterminera les émoluments des greffiers de justice de paix pour leur assistance et la rédaction des actes de notoriété, procès-verbaux, certificats, significations, jugements, envois de lettres recommandées, extraits, dépôts de la minute d'enquête au greffe, et pour tous les actes nécessités par l'application de la présente loi, ainsi que les frais de transport auprès des victimes et d'enquête sur place.

Art. 30. — Toute convention contraire à la présente loi est nulle de plein droit.

Art. 31. — Les chefs d'entreprise sont tenus, sous peine d'une amende de 1 à 15 francs, de faire afficher dans chaque atelier la présente loi et les règlements d'administration relatifs à son exécution.

En cas de récidive dans la même année, l'amende sera de 16 à 100 francs.

Les infractions aux dispositions des articles 11 et 31 pourront être constatées par les inspecteurs du travail.

Art. 32. — Il n'est point dérogé aux lois, ordonnances et règlements concernant les pensions des ouvriers, apprentis et journaliers appartenant aux ateliers de la marine et celles des ouvriers immatriculés des manufactures d'armes dépendant du ministère de la guerre.

Art. 33. — La présente loi ne sera applicable que trois mois après la publication officielle des décrets d'administration publique qui doivent en régler l'exécution.

Art. 34. — Un règlement d'administration publique déterminera les conditions dans lesquelles la présente loi pourra être appliquée à l'Algérie et aux colonies.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'État.

(N° 176)

[9 avril 1898]

Loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique l'établissement, dans le département d'Oran, d'un chemin de fer d'intérêt local, à voie étroite, d'Oran à Arzew.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département d'Oran, d'un chemin de fer d'intérêt local, à voie de 1m,055 de largeur entre les bords intérieurs des rails, d'Oran à Arzew, par ou près Sidi-Chamy, Assi-bou-Nif, Assi-Ameur, Fleurus, Saint-Cloud, Mefsour et Sainte-Léonie.

Art. 2. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires à l'établissement de ladite ligne ne sont pas accomplies dans un délai de quatre ans à partir de la date de la présente loi.

Art. 3. — Le département d'Oran est autorisé à pourvoir à l'exécution de la ligne dont il s'agit, comme chemin de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions de la convention passée, le 14 février 1898, entre le préfet d'Oran, agissant au nom du département d'Oran, d'une part, et M. Henry Lartigue, d'autre part, ainsi que du cahier des charges annexé à ladite convention.

Des copies certifiées conformes de ces convention et cahier des charges resteront annexées à la présente loi.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'État.

Chemin de fer d'Oran à Arzew.

CONVENTION.

Entre le préfet du département d'Oran, agissant au nom du département en vertu de la délibération du conseil général, en date du 1er mai 1897 et de la loi du 11 juin 1880,

D'une part;

Et M. Henry Lartigue, demeurant à Paris,

D'autre part;

Il a été convenu et arrêté ce qui suit:

Art. 1er. — Le préfet d'Oran concède à M. Lartigue, qui l'accepte, la construction et l'exploitation du chemin de fer d'intérêt local d'Oran à Arzew et Saint-Leu.

Art. 2. — Pour faciliter la construction de la ligne ci-dessus énoncée, dont le coût maximum (y compris les études, l'achat des terrains, l'infrastructure, les travaux d'art, la superstructure, le mobilier des gares, le matériel roulant, etc., et, dans la limite d'un maximum de 15 0/0, les dépenses pour direction, contrôle, surveillance des travaux, constitution du capital, intérêts intercalaires, frais généraux, fonds de roulement, etc.), ne pourra dépasser la somme de 3.248.000 francs, ainsi décomposée:

Achat de terrains, somme maxima.....................	388.000
Construction de la ligne, y compris les études définitives	2.860.000
TOTAL....................	3.248.000

le département versera au concessionnaire une subvention maxima totale de 1.388.000 francs, payable à raison de 50.000 francs par an, avec échéances, sans production d'intérêts, moitié le 1er janvier et moitié le 1er juillet de chaque année, le premier versement devant avoir lieu dans le semestre de la concession définitive.

Les remboursements de ladite subvention sont réglés par l'article 5 ci-après.

Toutes les dépenses restent à la charge du concessionnaire.

Le département fournira les terrains nécessaires à l'établissement de la ligne et de ses dépendances; les dépenses réelles qu'il aura ainsi faites lui seront remboursées par le concessionnaire, sans toutefois que le montant de ces dépenses, y compris frais d'actes, d'expertises et tous frais divers, puisse dépasser le chiffre de 388.000 francs.

Ce remboursement, indépendant de celui qui est réglé par l'article 5 ci-après, aura lieu au fur et à mesure des payements effectués par le département.

Art. 3. — L'exploitation de la ligne sera faite aux risques et périls

du concessionnaire; le département ne garantit pas les insuffisances d'exploitation.

Art. 4. — Dans le délai de six mois après l'octroi de la concession définitive, le concessionnaire devra avoir constitué une société en actions en conformité avec l'article 18 de la loi du 11 juin 1880, société dont le montant du capital ne sera pas inférieur à 2 millions de francs et à laquelle il aura à rétrocéder sa concession.

Art. 5. — Pour rembourser le département et rémunérer la société concessionnaire de leurs charges respectives, la combinaison suivante est adoptée.

La société prélèvera sur les recettes brutes de la ligne et dans l'ordre ci-après :

1° Les frais d'exploitation qui ne pourront dépasser 60 0/0 des recettes brutes ;

2° Les frais généraux, qui ne pourront dépasser 500 francs par kilomètre et par an ;

3° 250 francs par kilomètre et par an pour constituer un fonds de réserve et de renouvellement ;

4° 5 0/0 du capital de la société ;

5° 50.000 francs en remboursement de l'annuité fournie par le département.

Ces sommes une fois prélevées, les excédents seront appliqués d'abord à couvrir les insuffisances, s'il y en a, des années précédentes, dans l'ordre spécifié ci-dessus ; le reste, constituant le bénéfice, sera partagé en deux parts : l'une au département, l'autre à la société, dans la proportion d'un tiers pour le département et deux tiers pour la société.

Art. 6. — Le prélèvement prévu à l'article 5 pour la constitution d'un fonds de réserve et de renouvellement cessera dès que ce fonds aura atteint la somme de 100.000 francs, pour être repris aussitôt qu'il s'abaissera au-dessous de ce chiffre.

A l'expiration de la concession, le montant de ce fonds sera ajouté aux bénéfices nets et sera réparti suivant la proportion fixée par l'article 5.

Art. 7. — Les travaux complémentaires et de parachèvement, agrandissements de gares, accroissement de matériel roulant, reconnus utiles par le département et la société, feront l'objet d'émissions d'obligations dont l'intérêt et l'amortissement seront garantis par le département et la société dans la proportion de moitié chacun.

Mais ces émissions d'obligations seront réglées de façon à n'intervenir que lorsque l'annuité départementale sera suffisamment réduite pour pouvoir supporter l'accroissement qui en résultera, sans que le maximum annuel de la participation du département, fixé plus haut à 50.000 francs, soit jamais dépassé.

Le maximum des travaux complémentaires est fixé à la somme de 500.000 francs.

Art. 8. — La société pourra, à toute époque, se libérer de la participation du département, en renonçant à la subvention et en lui remboursant le solde des avances faites, s'il y en a. Dans ce cas, il sera bonifié au département 4 0/0 d'intérêts simples et annuels sur le montant des avances faites par lui à dater du jour de ces avances ; cependant, dans le cas où le département aurait touché des bénéfices suivant la répartition prévue au dernier paragraphe de l'article 5, ces bénéfices viendraient en déduction des intérêts ainsi dus au département.

Art. 9. — La présente concession est faite aux charges, clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé.

Dans ce cahier des charges il est dérogé au cahier des charges type aux articles 2, 41 et 62.

Art. 10. — Les frais de timbre et d'enregistrement du présent traité et du cahier des charges y annexé seront supportés par le concessionnaire, en vertu de l'article 24 de la loi du 11 juin 1880.

Oran, le 14 février 1898.

CAHIER DES CHARGES (*).

. . . .

(N° 177)

[9 avril 1898]

Loi ayant pour objet d'autoriser l'administration des chemins de fer de l'État à se charger de la construction et de l'exploitation d'un réseau de tramways dans le département de la Vendée.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Article unique. — L'administration des chemins de fer de l'État pourra être autorisée, après déclaration d'utilité publique, à se charger de la construction et de l'exploitation du réseau de tramways dont le département de la Vendée poursuit l'établissement, aux conditions du traité passé, le 10 juin 1896, entre le

---

(*) Pour le cahier des charges, voir *Ann.* 1882, p. 264; et *Journal officiel* du 10 avril 1898.

préfet du département et le directeur des chemins de fer de l'État.

Les opérations des chemins de fer de l'État, relatives au réseau de tramways de la Vendée, seront absolument distinctes de celles du réseau de l'État. Elles seront présentées séparément par le Ministre des travaux publics dans son compte annuel.

Les fonds qui resteront disponibles, sur les sommes versées par le département pour la construction de ces lignes, après prélèvement par les chemins de fer de l'État des ressources nécessaires au payement des dépenses de construction et à la constitution des approvisionnements du réseau de la Vendée, seront affectés à la formation d'un fonds de réserve destiné à parer aux insuffisances d'exploitation, s'il y a lieu, et au renouvellement de voie et de matériel roulant.

Ce fonds sera augmenté, s'il y a lieu, des excédents des recettes de l'exploitation sur les dépenses.

Lorsqu'il dépassera 1.000.000 de francs, le surplus sera versé aux produits divers de l'exploitation des chemins de fer de l'État.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'État.

CONVENTION.

L'an 1896 et le 10 juin,

Entre les soussignés :

M. André de Joly, préfet de la Vendée, agissant au nom et pour le compte dudit département en vertu de la loi du 10 août 1871, de la loi du 11 juin 1880, des décrets des 6 août 1881 et 20 mars 1882, des délibérations du conseil général et de la commission départementale, en date des 15 avril et 2 juin 1896,

D'une part ;

Et M. Metzger, inspecteur général des ponts et chaussées, directeur des chemins de fer de l'État, agissant en cette qualité,

D'autre part ;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le département de la Vendée demande à l'État la concession d'un réseau de tramways comprenant les lignes suivantes :

La Roche-sur-Yon aux Herbiers ;

Les Quatre-Chemins-de-l'Oie à Montaigu ;

Les Sables-d'Olonne au Champ-Saint-Père ;

L'Aiguillon-sur-Mer à Chantonnay ;

La Roche-sur-Yon à Légé (jusqu'à la limite du département de la Loire-Inférieure).

Il s'engage à confier aux chemins de fer de l'État, qui acceptent, la construction et l'exploitation de ce réseau.

Art. 2. — La construction de ces lignes sera faite par les chemins de fer de l'État ; elle comprendra la totalité des dépenses, travaux et fournitures d'objets immobiliers et mobiliers nécessaires à leur complet établissement et à leur exploitation, notamment :

Les études, la confection des projets définitifs ;

Les terrains nécessaires à l'établissement de la plate-forme des tramways, des stations et de toutes leurs dépendances, telles que déviations de routes, chemins ou cours d'eau et ateliers de réparation; il est toutefois convenu que le sol des voies publiques de toutes catégories, nécessaire à l'assiette des lignes et de leurs dépendances, sera livré gratuitement aux chemins de fer de l'État ;

Tous les travaux d'infrastructure, y compris l'appropriation du sol des voies publiques traversées; les arbres plantés sur l'accotement des routes occupé par les lignes ferrées resteront la propriété de l'État sur les routes nationales, et des communes sur les chemins de grande communication ; ils seront enlevés par les soins du département de la Vendée et à ses frais, ainsi que les souches et racines qui en dépendent ;

Tous les travaux de superstructure;

Les travaux nécessaires pour la réception des tramways dans les gares communes et l'appropriation de ces gares au service commun:

Les ateliers de réparation du matériel ;

Le matériel fixe et roulant;

Le mobilier des gares;

L'outillage des gares, de la voie et des ateliers ;

Le télégraphe ou le téléphone.

Si le département de la Vendée jugeait nécessaire de mettre des clôtures en dehors des stations et haltes ou de faire poser des contre-rails aux passages à niveau ou dans les traverses, il en supporterait les frais.

De même, si le département jugeait nécessaire de mettre des barrières avec ou sans abri à certains passages à niveau, il en supporterait les frais d'établissement et de gardiennage.

Toutefois le matériel, qui devra faire retour gratuitement au département, en fin de concession, est limité, pour l'ensemble des lignes, à 18 locomotives, 12 voitures-fourgons, 45 voitures à voyageurs, 115 wagons plates-formes et tombereaux et 32 wagons couverts.

Art. 3. — Les dépenses faites par les chemins de fer de l'État pour l'exécution des diverses lignes du réseau seront réglées dans les conditions suivantes :

Les travaux et fournitures seront comptés d'après les quantités réellement faites ou livrées et aux prix unitaires de la série des prix ci-annexée ;

Les acquisitions de terrains, les travaux et fournitures pour lesquels

il n'existe pas de prix portés à la série, à moins que ces prix ne puissent se déduire naturellement de ceux de cette série, seront comptés d'après les dépenses réellement effectuées par les chemins de fer de l'État, majorées de 10 0/0 pour frais généraux et frais d'administration.

En tout cas, et quoi qu'il arrive, le montant total du capital d'établissement admis en compte ne pourra pas dépasser la somme de 8.544.000 francs, correspondant à une dépense kilométrique de 44.500 francs.

(Ce chiffre n'est que provisoire et suppose expressément que les travaux seront exécutés d'après les prévisions du projet dressé par le service vicinal.)

Dans le cas où le chiffre maximum de 8.544.000 francs ne serait pas atteint, les dépenses d'établissement portées en compte seraient augmentées, à titre de prime d'économie, du tiers de l'écart entre ce maximum et le montant de la dépense justifiée conformément aux paragraphes précédents.

Art. 4. — Les dépenses faites sur les diverses lignes, ainsi que celles justifiées par les chemins de fer de l'État, et calculées d'après la série des prix ci-annexée ou d'après les dépenses réelles majorées de 10 0/0, seront portées en compte, chaque mois, au fur et à mesure de l'exécution ou de la justification des dépenses, ou de la livraison des approvisionnements, mais sans que le total des dépenses portées en compte puisse dépasser le maximum fixé à l'article 3.

Toutefois il est entendu que, pour ne pas augmenter les intérêts pendant la construction, la livraison des approvisionnements du matériel fixe et du matériel roulant devra être échelonnée sur une période de douze mois, autant que possible d'une façon régulière par douzième, comptée à partir de la date d'approbation des projets d'exécution.

Art. 5. — Dans les trois mois qui suivront la déclaration d'utilité publique le département de la Vendée mettra à la disposition des chemins de fer de l'État, à titre d'avance pour l'exécution des travaux, une somme de 500.000 francs.

Cette avance sera renouvelée au fur et à mesure de l'établissement des décomptes mensuels prévus à l'article 4, sans que son total cumulé puisse dépasser le maximum fixé à l'article 3.

Art. 6. — Lorsque le réseau sera achevé et que chaque ligne aura été l'objet d'une réception définitive faite par le service du contrôle et approuvée par le préfet de la Vendée, il sera établi un décompte général et définitif des dépenses d'établissement calculées comme il est dit au paragraphe 1er de l'article 4.

Ce décompte servira de base au règlement définitif des comptes tenus conformément à l'article précédent et au calcul de la prime d'économie.

Art. 7. — L'exploitation sera faite aux risques et périls des chemins de fer de l'État, quelles que soient les recettes.

Les frais kilométriques d'exploitation, portés en compte chaque

année, ne pourront excéder le chiffre maximum résultant de la formule :

$$F = 750 + \frac{2}{3} R,$$

dans laquelle R représente la recette brute, déduction faite des impôts et des redevances à payer, s'il y a lieu, pour l'usage des troncs communs, mais sans que cette formule puisse donner un chiffre inférieur à 2.200 francs.

Cette formule s'applique à un nombre de trains fixé comme il suit, par jour et dans chaque sens pour l'ensemble du réseau :

Trois trains pour une recette kilométrique inférieure à 5.000 francs ;

Quatre trains pour une recette comprise entre 5.000 francs et 6.500 francs, et ainsi de suite, à raison d'un train pour chaque augmentation de recette kilométrique annuelle de 1.500 francs.

Le préfet de la Vendée pourra, les chemins de fer de l'État entendus, exiger l'établissement d'un nombre de trains supérieur au nombre prévu, mais sans qu'il puisse résulter de cette obligation une augmentation du matériel roulant.

En cas de trains supplémentaires, il sera ajouté au maximum défini par la formule ci-dessus 70 centimes par kilomètre de train.

Il est d'ailleurs entendu que les trains supplémentaires, que les chemins de fer de l'État mettraient en circulation de leur propre initiative, ne donneront pas lieu à cette augmentation.

Il sera fait masse des recettes de toutes les lignes du réseau. Il en sera de même des dépenses.

Les frais généraux et les frais d'administration seront calculés suivant les règles en vigueur aux chemins de fer de l'État.

Les dépenses des gares communes avec le réseau de l'État, tant qu'elles resteront, pour chacune des gares, égales ou inférieures à celles de 1895, seront à la charge exclusive des chemins de fer de l'État.

Si elles deviennent supérieures aux dépenses de 1895, l'excédent sera réparti entre le réseau de l'État et celui de la Vendée dans la proportion des unités de trafic local expédiées ou reçues par la gare commune pour le compte de chacun de ces réseaux.

Quand les dépenses réellement faites et dûment justifiées, comprenant les frais généraux et les frais d'administration, n'atteindront pas le maximum donné par la formule, elles seront majorées, à titre de prime d'économie, d'un tiers de l'écart entre ce maximum et le montant des dépenses réelles.

Quand les recettes seront inférieures aux dépenses ainsi calculées, c'est-à-dire insuffisantes pour couvrir la somme réservée aux chemins de fer de l'État, conformément au paragraphe précédent, y compris la prime d'économie s'il y a lieu, les insuffisances, par rapport à cette somme, seront à la charge des chemins de fer de l'État, jusqu'au moment où elles pourront leur être remboursées comme il est dit ci-après.

Quand les recettes seront supérieures aux dépenses calculées comme il vient d'être dit, y compris la prime, l'excédent sera d'abord appliqué à couvrir les insuffisances des exercices précédents, sans intérêts.

Le surplus sera versé annuellement au département de la Vendée pour venir en déduction des charges du capital de premier établissement.

Toutefois, si ce surplus représentait plus de 4 0/0 du montant des dépenses de premier établissement, l'excédent serait partagé par moitié entre le département de la Vendée et les chemins de fer de l'État.

Art. 8. — Les économies réalisées sur les intérêts du capital d'établissement pendant la construction et qui sont évaluées à 7,5 0/0 sans pouvoir dépasser 7,5 0/0 de ce capital, serviront à couvrir les premières insuffisances d'exploitation.

Par contre, une amende de 200 francs par jour de retard sera due au département de la Vendée par les chemins de fer de l'État s'ils n'ont pas mis le réseau entier en état d'exploitation dans les délais tels qu'ils résultent de l'article 3 du cahier des charges.

Cette pénalité ne sera applicable qu'au cas où il sera démontré que le retard provient du fait exclusif des chemins de fer de l'État.

Art. 9. — Si, en cours d'exploitation, il est reconnu nécessaire de faire des travaux non compris aux projets primitifs ou d'augmenter le matériel roulant, etc., le compte d'établissement pourra être augmenté des dépenses qui seraient faites de ce chef postérieurement à la réception des lignes, sans que les sommes ainsi ajoutées puissent excéder 5.000 francs par kilomètre. Les dépenses ainsi faites seront portées en compte d'après les mêmes bases que les dépenses de premier établissement.

Elles seront remboursées aux chemins de fer de l'État par le département de la Vendée, sur la production des pièces justificatives.

En ce qui concerne les travaux d'agrandissement ou d'amélioration des gares communes avec le réseau de l'État, elles seront portées intégralement au compte d'établissement du réseau de la Vendée, si les installations affectent exclusivement le service propre de ses lignes. Elles seront, au contraire, réparties entre les chemins de fer de l'État et le département de la Vendée dans la proportion des unités de trafic local expédiées ou reçues par la gare commune pour le compte de chacun de ces réseaux, si les installations affectent le service commun.

Il ne sera tenu compte de ces dépenses que si les travaux ont été approuvés dans les mêmes formes que les projets définitifs.

Art. 10. — Les chemins de fer de l'État seront autorisés à porter en compte dans les dépenses d'exploitation les sommes qu'ils jugeront utile de prélever sur les recettes pour constituer un fonds de réserve pour le renouvellement de la voie et du matériel fixe et roulant, sans que le prélèvement ainsi fait puisse excéder 300 francs par kilomètre et par an, ou porter le montant total du fonds de réserve à plus de 3.000 francs par kilomètre.

Le fonds ainsi constitué sera déposé à la Caisse des dépôts et consignations ; les revenus en seront touchés par les chemins de fer de l'État.

Ce fonds sera la propriété des chemins de fer de l'État et leur reviendra en fin de concession, sauf les prélèvements qui auraient pu y être faits en exécution du paragraphe 3 de l'article 17 du cahier des charges.

Art. 11. — Le département de la Vendée demeurera chargé de rembourser l'État de ses avances, à l'époque et dans les conditions fixées par l'article 15 de la loi du 11 juin 1880, et touchera les subventions de l'État en exécution de la même loi.

Art. 12. — La validité de la présente convention est subordonnée à la déclaration d'utilité publique du réseau de tramways qui en fait l'objet et à l'obtention, par le département de la Vendée, des subventions de l'État au taux maximum résultant de la loi du 11 juin 1880, pour l'application de laquelle les frais kilométriques d'exploitation seront calculés suivant la formule indiquée à l'article 7.

Cette convention aura la même durée que celle qui est assignée à la concession du réseau par le cahier des charges ci-annexé, dont les chemins de fer de l'État s'engagent à exécuter les clauses et conditions. Ce cahier des charges est conforme au cahier des charges type joint au décret du 6 août 1881, sauf les modifications introduites dans les articles 3, 5, 6, 7, 11, 17, 20, 21, 23 et 32.

Art. 13. — Il ne sera employé que du personnel français et du matériel fixe et roulant de provenance française.

Art. 14. — Le personnel du réseau spécial des tramways de la Vendée sera absolument distinct de celui du réseau de l'État.

Il sera soumis, au point de vue des nominations, révocations, traitements et allocations de toute nature, à un régime analogue à celui des réseaux de tramways exploités dans les départements voisins.

Art. 15. — Les frais de timbre et d'enregistrement du présent traité et du cahier des charges annexé, calculés selon l'article 24 de la loi du 11 juin 1880, seront supportés par les chemins de fer de l'État.

Fait double à la Roche-sur-Yon, le 10 juin 1896.

CAHIER DES CHARGES (*).

. . . .

(*) Pour le cahier des charges, voir *Ann.* 1882, p. 292 ; et *Journal officiel* du 10 avril 1898.

(N° 178)

[15 avril 1898]

Loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement du chemin de fer de Bussière-Galant à Saint-Yrieix.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement du chemin de fer de Bussière-Galant à Saint-Yrieix, par ou près Saint-Nicolas, Ladignac et le Chalard.

En conséquence, la concession de ce chemin de fer, faite à titre éventuel à la compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans par la loi du 20 mars 1893, est déclarée définitive dans les conditions de la convention du 17 juin 1892, approuvée par ladite loi.

Art. 2. — Viendront en déduction des dépenses à la charge de l'État, pour l'établissement dudit chemin de fer, les subventions qui ont été ou qui seront offertes par les départements, les communes ou les propriétaires intéressés.

Art. 3. — Il est pris acte de l'offre faite par le conseil général de la Haute-Vienne, dans sa délibération du 5 février 1898, de fournir à l'État une subvention égale à la totalité de la dépense d'acquisition des terrains nécessaires, tant sur le territoire de la Haute-Vienne que sur celui de la Dordogne, à l'établissement de la ligne.

Dans le cas où une loi postérieure réduirait la contribution des départements pour le payement des terrains, il en serait tenu compte pour l'exécution de la présente loi.

(N° 179)

[15 avril 1898]

Loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement du chemin de fer de Bort à Neussargues.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement du chemin de fer de Bort à Neussargues, par ou près Saint-Étienne, Riom-ès-Montagne, Saint-Amandin, Condat, Lugarde, Saint-Saturnin et Allanche.

En conséquence, la concession de ce chemin de fer, faite à titre éventuel à la compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans par la loi du 20 mars 1893, est déclarée définitive dans les conditions de la convention du 17 juin 1892, approuvée par ladite loi.

Art. 2. — Viendront en déduction des dépenses à la charge de l'État, pour l'établissement dudit chemin de fer, les subventions, soit en terrains, soit en argent, qui ont été ou qui seront offertes par les départements, les communes ou les propriétaires intéressés.

Art. 3. — Il est pris acte de l'offre faite par le conseil général du Cantal, dans sa délibération du 4 avril 1894, de contribuer à la dépense d'acquisition des terrains nécessaires à l'établissement du chemin de fer sur le territoire de ce département, jusqu'à concurrence d'une somme de 3.000 francs par kilomètre.

(N° 180)

[15 avril 1898]

Loi ayant pour objet d'autoriser l'approbation, par décret rendu en conseil d'État, des dispositions à prendre pour assurer l'exploitation, à partir du 1er août 1898, du chemin de fer de Saint-Georges-de-Commiers à la Mure.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Les dispositions à prendre pour assurer l'exploitation du chemin de fer de Saint-Georges-de-Commiers à la Mure, à partir du 1er août 1898, seront approuvées par décret rendu sur la proposition du Ministre des travaux publics et du Ministre des finances, le conseil d'État entendu.

Art. 2. — L'enregistrement des conventions et cahiers des charges qui pourront intervenir à cet effet ne donnera lieu qu'à la perception du droit fixe de 3 francs.

DÉCRETS.

(N° 181)

[4 janvier 1898]

Décret déclarant d'utilité publique, dans le département de l'Isère, l'établissement d'une ligne de tramway entre Gières et Domène.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics,
Le Conseil d'État entendu,

. . . .

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département de l'Isère, suivant les dispositions générales des plans ci-dessus visés, d'une ligne de tramway à traction mécanique destinée au transport des voyageurs et des marchandises en grande vitesse entre Gières et Domène.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans le délai de deux ans à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — Le département de l'Isère est autorisé à pourvoir à la construction et à l'exploitation de la ligne de tramway dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé, qui est rendu applicable à la ligne de tramway de Grenoble à Vizille, annulant et remplaçant ainsi le cahier des charges annexé au décret du 20 mai 1893.

Il n'est pas accordé de subvention par l'État.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée, le 6 décembre 1897, entre le préfet de l'Isère, au nom du département, et la société des voies ferrées du Dauphiné, pour la concession du tramway susmentionné, conformément aux conditions du cahier des charges annexé à cette convention.

Ladite convention, ainsi que le cahier des charges et les plans d'ensemble ci-dessus visés, resteront annexés au présent décret.

Art. 4. — Il est interdit à la société des voies ferrées du Dauphiné, sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction ou l'exploitation des lignes qui lui sont concédées ou rétrocédées, sans y avoir été préalablement autorisée par décret délibéré en conseil d'État.

CONVENTION.

L'an 1897 et le 6 décembre,

Entre les soussignés :

M Achille Tournier, chevalier de la Légion d'honneur, officier de l'instruction publique, préfet de l'Isère, agissant au nom et pour le compte du département, en vertu des délibérations du conseil général des 23 août 1895, 15 avril et 21 août 1896, et de la commission départementale de l'Isère des 29 octobre, 26 novembre, 24 décembre 1896 et 26 novembre 1897,

D'une part;

Et MM. Léon Devilaine et Alfred Joubert, agissant au nom et pour le compte de la société des voies ferrées du Dauphiné, en vertu des pouvoirs qui leur ont été délégués par une délibération, en date du 19 novembre 1896, du conseil d'administration de cette société,

D'autre part;

Il a été expliqué et convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le département de l'Isère concède jusqu'au 20 mai 1968 à la société des voies ferrées du Dauphiné, qui accepte, l'établissement et l'exploitation d'une ligne de tramway pour le transport des voyageurs, des bagages et marchandises en grande vitesse, entre Gières et Domène par Muriannette, en suivant la route départementale n° 2, ladite ligne désignée sous le nom d'embranchement de Gières à Domène et formant une annexe à la ligne principale de Grenoble à Vizille par Uriage.

Cette concession, qui n'aura d'effet qu'en vertu d'un décret d'utilité publique à intervenir, est faite conformément à la loi du 11 juin 1880 et aux décrets des 6 août 1881, 20 mars 1882 et 23 décembre 1885, portant règlement d'administration publique pour l'exécution de cette loi et aux conditions suivantes :

Art. 2. — La société des voies ferrées du Dauphiné sera assujettie envers le département à toutes les obligations imposées par le cahier des charges annexé à la présente convention (lequel annule et remplace le cahier des charges annexé à la convention du 5 décembre 1892),

de même qu'elle bénéficiera des avantages résultant de ce même cahier des charges, aux clauses et conditions duquel elle déclare s'engager.

Art. 3. — Ce cahier des charges est établi en conformité du cahier des charges type pour tramways, annexé au décret du 6 août 1881, sauf les compléments aux articles 5, 7, 8, 10, 14, 23, 36 et 37, les modifications apportées aux articles 6, 7, 11, 16, 38, et l'addition des articles supplémentaires 6 *bis*, 7 *bis*, 11 *bis* et 36 *bis*.

Art. 4. — Il est stipulé que ni le département, ni les communes ne pourront prétendre à aucune redevance quelconque pour l'occupation des voies publiques empruntées.

Art. 5. — La société des voies ferrées du Dauphiné s'engage à exécuter et à exploiter, à ses frais, risques et périls, l'embranchement de Gières à Domène dont la concession fait l'objet de la présente convention.

Quant à la ligne principale de Grenoble à Vizille par Uriage, elle continuera à être régie, en ce qui concerne la construction et l'exploitation, par la convention du 5 décembre 1892 annexée au décret du 20 mai 1893.

En conséquence, la société des voies ferrées du Dauphiné devra tenir, pour l'embranchement de Gières à Domène, des comptes d'établissement et d'exploitation distincts de ceux de la ligne principale.

CAHIER DES CHARGES (*).

. . . .

(N° 182)

[9 janvier 1898]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Loire-Inférieure, d'une ligne de tramway entre la place de la République et la gare des chemins de fer de l'État, à Nantes.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics,
Le Conseil d'État entendu,

. . . .

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans

---

(*) Voir *Ann.* 1882, p. 292 ; et *Journal officiel*, du 8 janvier 1898.

le département de la Loire-Inférieure, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'une ligne de tramway à traction mécanique, destinée au transport des voyageurs, et éventuellement des marchandises, entre la place de la République (ligne des Ponts) et la gare des chemins de fer de l'État, à Nantes.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans le délai de deux ans à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — La ville de Nantes est autorisée à pourvoir à la construction et à l'exploitation de la ligne de tramway dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges annexé au décret précité du 17 septembre 1896.

Art. 3. — Est approuvé l'avenant à la convention du 27 août 1896, passé, le 1er avril 1897, entre le maire de Nantes, au nom de la ville, et la compagnie des tramways de Nantes, pour la rétrocession du tramway susmentionné.

Art. 4. — Il est interdit à la compagnie des tramways de Nantes, sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction ou l'exploitation des lignes de tramways qui lui sont rétrocédées, sans y avoir été préalablement autorisée par décret délibéré en conseil d'État.

AVENANT

A LA CONVENTION DU 27 AOUT 1896.

L'an 1897, le 1er avril,

Entre les soussignés :

M. Paul-Émile Sarradin, adjoint au maire de Nantes, spécialement délégué et agissant en cette qualité au nom et pour le compte de la commune, en vertu de la délibération du conseil municipal, du 29 mars 1897, et sous réserve de la déclaration d'utilité publique et de l'approbation du présent par un décret délibéré en conseil d'État,

D'une part ;

Et M. Maurice Caldaguès, ingénieur civil, directeur de la compagnie des tramways de Nantes, agissant au nom et pour le compte de ladite compagnie, conformément à la délibération du conseil d'administration, en date du 25 mars 1897,

D'autre part ;

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Art. 1er. — L'article 1er de la convention du 27 août 1896, modifiée par avenant du 1er avril 1897, est complété ainsi qu'il suit :

C. — *Lignes à construire :*

« 1° . . . .

« 2° . . . .

« 3° . . . .

« 4° Embranchement de la ligne des Ponts, partant de la station actuelle de la place de la République pour aboutir à la gare des chemins de fer de l'État en suivant le boulevard Babin-Chevaye. »

Art. 2. — Le cahier des charges annexé au décret du 17 septembre 1896 est complété et modifié ainsi qu'il suit :

a) *Art.* 2. — Il est ajouté un quatrième paragraphe ainsi conçu :

« 4° Embranchement de la ligne des Ponts, partant de la station actuelle de la place de la République pour aboutir à la gare des chemins de fer de l'État en suivant le boulevard Babin-Chevaye. »

b) *Art.* 3. — Délais d'exécution. — Le deuxième alinéa sera complété par les mots :

« Pour l'embranchement de la gare des chemins de fer de l'État, ce délai sera de six mois. »

c) *Art.* 11. — Gares et stations. — Le dernier alinéa sera complété ainsi :

« 4° Embranchement de la ligne des Ponts : cour de la gare des chemins de fer de l'État. »

d) *Art.* 14. — Nombre minimum de voyages. — Cet article sera rédigé ainsi qu'il suit :

« Le nombre minimum des voyages qui devront être faits tous les jours, dans chaque sens, est fixé à cinquante, sauf en ce qui concerne la partie de la ligne des Ponts comprise entre la place du Commerce et la place Pirmil, pour laquelle ce chiffre est porté à quatre-vingts, et en ce qui concerne l'embranchement de la gare des chemins de fer de l'État, pour lequel il est réduit à vingt-huit. »

e) *Art.* 23. — Tarif des droits à percevoir. — Le troisième alinéa de cet article sera complété ainsi :

« Le parcours partiel ou total entre la place de la République et la gare des chemins de fer de l'État sera également compté pour une demi-section donnant lieu à la perception d'un prix de 5 centimes par voyageur. Toutefois le parcours partiel ou total de la place du Commerce à la gare des chemins de fer de l'État, et *vice versa*, ne sera compté que comme une section. »

Le tableau des tarifs par tête et par section ou fraction de section sera suivi de la mention :

« Ces prix seront réduits de moitié pour le parcours partiel ou total de la partie du réseau comprise entre la place de la République et la gare des chemins de fer de l'État ; il n'y aura pas de demi-place sur cette partie du réseau. »

Art. 3. — Les frais de timbre et d'enregistrement du présent avenant seront à la charge de la compagnie des tramways de Nantes.

Fait et signé, en double exemplaire, à Nantes, le 1er avril 1897.

(N° 183)

[12 janvier 1898]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département de l'Isère, de deux lignes de tramways entre Saint-Jean-de-Bournay et Saint-Marcellin et entre la Côte-Saint-André et le Grand-Lemps.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics,
Le Conseil d'État entendu,

. . . .

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département de l'Isère, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, de deux lignes de tramways à traction mécanique, destinées au transport des voyageurs et des marchandises entre Saint-Jean-de-Bournay et Saint-Marcellin et entre la Côte-Saint-André et le Grand-Lemps.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution desdits tramways ne sont pas accomplies dans le délai de quatre ans à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — Le département de l'Isère est autorisé à pourvoir à la construction et à l'exploitation des lignes de tramways dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée, le 17 août 1897, entre le préfet de l'Isère, agissant au nom du département, et MM. Pollard et Rolland, demeurant à Lyon, pour la concession des tramways susmentionnés, conformément aux conditions du cahier des charges annexé à cette convention.

Ladite convention, ainsi que le cahier des charges et le plan

d'ensemble ci-dessus visés, resteront annexés au présent décret.

Art. 4. — Pour l'application des articles 15 et 36 de la loi du 11 juin 1880 et 12 du règlement d'administration publique du 20 mars 1882, le maximum de la charge annuelle pouvant incomber au Trésor, pendant une durée de vingt-cinq ans au plus, est fixé à 21.000 francs pour l'ensemble des deux lignes.

Le montant de la subvention annuelle du Trésor et le remboursement ultérieur de cette subvention seront réglés d'après les bases fixées aux articles 5, 6 et 7 de la convention précitée du 1er août 1897 pour le maximum du capital de premier établissement, tant primitif que complémentaire, l'intérêt à servir à ce capital et les frais d'exploitation.

CONVENTION.

L'an 1897 et le 17 août,

Entre les soussignés :

M. de Luze, chevalier de la Légion d'honneur, préfet de l'Isère, agissant au nom et pour le compte du département, en vertu des délibérations du conseil général des 28 août 1895 et 15 avril 1896, et de la commission départementale des 27 février, 26 mars, 28 mai et 30 juillet 1896,

D'une part ;

Et MM. Pollard (Louis-Joseph-Félix), demeurant à Lyon, rue Garibaldi, 212, et Rolland (Jean-Marie), architecte, demeurant à Lyon, rue Corneille, 133,

D'autre part ;

Il a été fait la convention suivante :

Art. 1er. — Le département de l'Isère concède à MM. Pollard et Rolland, qui acceptent, pour une durée de soixante-quinze ans, l'établissement et l'exploitation des lignes suivantes de tramways à traction mécanique pour le transport des voyageurs et des marchandises :

De la Côte-Saint-André au Grand-Lemps ;

De Saint-Jean-de-Bournay à Saint-Marcellin.

Cette concession, qui n'aura d'effet qu'en vertu du décret déclaratif d'utilité publique à intervenir, est faite conformément à la loi du 11 juin 1880 et aux décrets des 6 août 1881, 20 mars 1882 et 23 décembre 1885, portant règlement d'administration publique pour l'exécution de cette loi et aux conditions suivantes :

Art. 2. — Les concessionnaires seront assujettis envers le département à toutes les obligations imposées par le cahier des charges annexé à la présente convention, de même qu'ils bénéficieront des avantages résultant de ce même cahier des charges, aux clauses et conditions duquel ils déclarent s'engager.

Art. 3. — Ce cahier des charges est établi en conformité du cahier des charges type pour tramway, annexé au décret du 6 août 1881, sauf les modifications introduites aux articles 6, 7 et 11, les additions apportées aux articles 3, 5, 8, 10, 11, 12, 23, 36 et 37, et l'adjonction des articles supplémentaires 6 *bis*, 11 *bis* et 36 *bis*.

Art. 4 — Il est stipulé que ni le département, ni les communes ne pourront prétendre à une redevance quelconque pour l'occupation des voies publiques empruntées.

Art. 5. — En cas d'insuffisance du produit brut, impôts déduits, pour couvrir les dépenses d'exploitation et l'intérêt à 4,25 0/0 du capital de premier établissement tel qu'il est défini ci-après, le département s'engage à subvenir pendant vingt-cinq ans au payement de cette insuffisance, tant à l'aide de ses ressources propres et des subventions des communes et des particuliers, qu'à l'aide de la subvention de l'État, telle qu'elle est définie par l'article 36 de la loi du 11 juin 1880 et l'article 13 du décret du 20 mars 1882.

Pour l'application de cette clause il est entendu :

1° Que le capital de premier établissement est limité, quelle que soit la dépense réelle, à un maximum de 45.000 francs par kilomètre, avec cette réserve que ce chiffre par kilomètre ne pourra être appliqué pour l'ensemble des lignes concédées à une longueur totale supérieure à 84 kilomètres, y compris les longueurs des embranchements pour raccordements aux gares du réseau Paris-Lyon-Méditerranée et des chemins de fer économiques du Nord à Saint-Jean-de-Bournay, la Côte-Saint-André, le Grand-Lemps et Saint-Marcellin ;

2° Que ce sera le montant effectif de ce capital de premier établissement qui servira au calcul de l'intérêt garanti à 4,25 0/0 si ce montant effectif est égal ou inférieur au maximum ci-dessus fixé de 45.000 francs par kilomètre;

3° Que ce montant effectif à compter comme formant le capital de premier établissement comprend :

a) Les acquisitions de terrains, l'établissement (infrastructure et superstructure) des lignes et de leurs dépendances, les raccordements aux gares de Saint-Jean-de-Bournay, Grand-Lemps, la Côte-Saint-André et Saint-Marcellin, le matériel fixe, le mobilier des gares et stations, l'outillage des ateliers de dépôt et de réparation et le matériel roulant ;

b) Les frais généraux d'étude, de direction, de personnel et de surveillance des travaux, fixés à forfait à 2.500 francs par kilomètre ;

c) L'intérêt des capitaux engagés pendant la construction, fixé à forfait à 4 0/0 des dépenses spécifiées au paragraphe *a* ;

d) Les dépenses relatives à la constitution du capital-actions et à l'émission des obligations, fixées à forfait à 6 0/0 des dépenses spécifiées aux paragraphes *a* et *b* ci-dessus ;

e) Et éventuellement les insuffisances de recettes résultant de l'exploitation partielle des sections qui seraient ouvertes pendant la période de construction ;

4° Que les frais d'exploitation comprendront les dépenses effectives d'exploitation et d'entretien, sans que ces dépenses puissent dépasser, par kilomètre et par an, 1.300 francs augmentés de la moitié de la recette brute R (impôts déduits), 1.300 francs $+ \frac{R}{2}$, étant entendu que, pour comparer à ce maximum la dépense effective, on divisera la somme totale effectivement dépensée par la longueur totale des lignes, y compris les embranchements de raccordement aux gares Paris-Lyon-Méditerranée et chemins de fer économiques du Nord ci-dessus indiquées. Mais, si la dépense effective kilométrique reste inférieure au maximum défini ci-dessus, cette dépense pour le jeu de la garantie sera majorée, à titre de prime d'économie, des deux tiers de la différence existant entre ce maximum et la dépense réelle ;

5° Que la longueur des lignes sera fixée par un chaînage continu ayant pour extrémités les axes des bâtiments des stations extrêmes ;

6° Que la subvention totale à payer par le département, tant à l'aide de ses ressources propres et des subventions des communes et des particuliers qu'à l'aide de la subvention de l'État, est limitée à un maximum de 500 francs par kilomètre et par an et à une durée de vingt-cinq ans comptée à partir de l'ouverture à l'exploitation de l'ensemble du réseau, lesquels maxima de subvention kilométrique et de durée ne pourront jamais être dépassés, quelles que soient les circonstances ;

7° Et que toutefois les concessionnaires bénéficieront des subventions en terrains qu'ils pourront obtenir.

Art. 6. — Le compte de premier établissement pourra être augmenté des dépenses complémentaires qui seraient faites postérieurement à la réception de la ligne, en vertu d'autorisations spéciales et préalables de l'administration, mais sans que les sommes ainsi ajoutées puissent dépasser 2.000 francs par kilomètre.

Le total s'en ajoutera au fur et à mesure au capital de premier établissement primitif (pour le calcul du remboursement des subventions avancées par le département et l'État), mais sans que le total général du compte primitif et du compte complémentaire puisse en aucun cas dépasser un maximum de 47.000 francs par kilomètre ni, pour l'ensemble du réseau concédé, le maximum général de 3.948.000 francs.

Les stipulations du paragraphe 6 de l'article 5 ci-dessus, qui fixent à 500 francs le maximum de la subvention annuelle kilométrique à recevoir par les concessionnaires et à vingt-cinq ans la durée de la garantie, n'en seront pas moins maintenues.

Art. 7. — Lorsque le produit brut annuel, impôts déduits, d'une année d'exploitation, soit avant, soit après la période de vingt-cinq ans applicable au fonctionnement de la garantie, deviendra suffisant pour couvrir les dépenses d'exploitation et l'intérêt à 5,25 0/0 du capital de premier établissement, tant primitif que complémentaire avec application des maxima ci-dessus définis, la moitié du surplus en sera

partagée entre l'État et le département dans la proportion des avances faites par chacun d'eux sous forme de subventions annuelles. Le partage ci-dessus aura lieu jusqu'au complet remboursement, sans intérêt, des garanties antérieurement versées.

Art. 8. — A partir de la cinquième année d'exploitation, les concessionnaires déposeront chaque année dans la caisse qui leur sera désignée 200 francs par kilomètre exploité, pour former un fonds spécial de renouvellement de la voie, du matériel fixe et du matériel roulant.

Ce fonds cessera de croître lorsqu'il aura atteint 2.000 francs par kilomètre, mais il sera complété par les concessionnaires lorsqu'il aura été entamé.

Les concessionnaires seront autorisés à compter dans les dépenses d'exploitation les sommes prélevées sur les recettes pour constituer ce fonds de renouvellement.

Tout prélèvement sur ce fonds pour les dépenses spéciales qu'il doit couvrir devra être préalablement autorisé par le préfet.

L'intérêt des sommes déposées au fonds de renouvellement sera servi aux concessionnaires au taux de la caisse où aura lieu le dépôt et porté au compte des recettes.

En cas de déchéance, le fonds de renouvellement deviendra la propriété pure et simple du département.

La partie de ce fonds qui resterait sans emploi à la fin de la concession sera remboursée aux concessionnaires et portée au compte des recettes.

Art. 9. — En cas d'infraction aux dispositions fixées par le cahier des charges pour les délais de présentation des projets et d'exploitation des lignes concédées, les concessionnaires payeront au département une amende de 50 francs par jour, soit quant au délai de production des projets, soit quant aux délais d'ouverture à l'exploitation.

L'amende sera due en entier si la présentation des projets ou l'ouverture à l'exploitation ne sont que partielles.

Art. 10. — Les concessionnaires s'engagent à n'employer dans la construction et l'exploitation du réseau que du matériel de provenance française et des employés français.

Art. 11. — Dans un délai de six mois à partir de la déclaration d'utilité publique, les concessionnaires doivent constituer une société anonyme qui leur sera substituée. Cette substitution devra être approuvée par décret, suivant les dispositions de l'article 10 de la loi du 11 juin 1880. Ils resteront pendant dix ans solidairement responsables, avec ladite société, de tous leurs engagements.

Art. 12. — La présente convention sera nulle et non avenue si l'État n'intervient pas pour une somme au moins égale au maximum résultant de la loi du 11 juin 1880, du décret du 20 mars 1882 et des articles 5 et 6 ci-dessus.

Art. 13. — Les concessionnaires s'engagent à acquitter les frais de timbre, d'enregistrement et d'expédition, ainsi que tous les autres frais

accessoires auxquels pourront donner lieu la présente convention et le cahier des charges ci-annexé.

Fait à Grenoble, le 17 août 1897.

CAHIER DES CHARGES (*).

. . . .

(N° 184)

[5 février 1898]

Décret approuvant une convention passée entre le préfet de la Drôme et la compagnie des chemins de fer de la Drôme, tendant à la modification du cahier des charges des tramways de la Drôme.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics,
Le Conseil d'État entendu,

. . . .

Décrète :

Art. 1er. — Est approuvée, en ce qui concerne les lignes de tramways déclarées d'utilité publique par le décret ci-dessus visé du 18 avril 1893, la convention passée, le 12 octobre 1897, entre le préfet de la Drôme, agissant au nom du département, d'une part, et la compagnie des chemins de fer de la Drôme, d'autre part, pour la modification du tarif spécial par wagon complet de 5 tonnes au minimum, et pour un parcours minimum de 10 kilomètres, inscrit à l'article 23 de chacun des deux cahiers des charges annexés au décret du 17 août 1891.

Cette convention restera annexée au présent décret.

CONVENTION.

L'an 1897, le 12 octobre,
Entre les soussignés :
M. Lombard (Emmanuel), préfet de la Drôme, agissant au nom et

---

(*) Voir *Ann.* 1882, p. 292 ; et *Journal officiel* du 16 janvier 1898.

pour le compte dudit département, en vertu de la délibération du conseil général en date du 20 août 1897,

D'une part ;

Et M. Douvreleur, président du conseil d'administration et administrateur délégué de la compagnie des chemins de fer de la Drôme, dont le siège social est situé 41, rue Jeu-de-Paume, à Valence,

D'autre part ;

A été faite et acceptée la convention ci-après :

Le paragraphe de l'article 23 de chacun des deux cahiers des charges annexés au décret du 17 août 1891, concernant la concession des lignes de Saint-Vallier au Grand-Serre, Tain à Romans, Valence à Chabeuil et Montélimar à Dieulefit et rendus applicables, par le décret du 18 avril 1893, aux lignes de Saint-Donat à Tain et à Romans, Chabeuil à Sainte-Eulalie-en-Royans et Châtillon à Pont-de-Quart, paragraphe qui est ainsi conçu :

TARIF SPÉCIAL PAR WAGON COMPLET DE 5 TONNES AU MINIMUM ET POUR UN PARCOURS MINIMUM DE 10 KILOMÈTRES.

MARCHANDISES	PRIX		
	de PÉAGE	de TRANSPORT	TOTAL
Marchandises de toutes catégories sans exception	0f,033	0f,017	0f,05

Est remplacé par les dispositions suivantes :

TARIFS SPÉCIAUX PAR WAGON COMPLET DE 5 TONNES AU MINIMUM ET POUR UN PARCOURS MINIMUM DE 10 KILOMÈTRES.

MARCHANDISES	PRIX		
	de PÉAGE	de TRANSPORT	TOTAL
Marchandises des 1re et 2e classes (abstraction faite des blés, grains, maïs)	0f,046	0f,024	0f,07
Marchandises de la 3e classe (addition faite des blés, grains, maïs ; abstraction faite des argiles)	0 ,04	0 ,02	0 ,06
Marchandises de la 4e classe (addition faite des argiles et des sables réfractaires)	0 ,033	0 ,017	0 ,05

Le chargement, le bâchage, s'il y a lieu, et le déchargement des mar-

chandises expédiées par wagon complet devra être assuré par les expéditeurs ou destinataires, si la compagnie l'exige ; mais, dans ce cas, la compagnie ne percevra pas les 30 centimes de frais de manutention ; elle percevra seulement 20 centimes de frais de gare. Elle fournira aux expéditeurs les bâches nécessaires.

Fait double à Valence, le 12 octobre 1897.

(N° 185)

[5 février 1898]

Décret autorisant l'acquisition d'une drague destinée aux travaux du port de Lanouvelle (Aude).

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics,
Le Conseil d'État entendu,

. . . .

Décrète :

Art. 1er. — Il sera procédé à l'acquisition d'une drague destinée aux travaux du port de Lanouvelle (Aude), conformément aux dispositions générales du programme ci-dessus visé et aux avis également susvisés du conseil général des ponts et chaussées.

Art. 2. — La dépense, évaluée à 190.000 francs, sera imputée sur les ressources inscrites à la 2e section du budget du ministère des travaux publics pour l'amélioration des ports maritimes.

(N° 186)

[5 février 1898]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département de Seine-et-Oise d'une ligne de tramway destinée à prolonger le tramway de Saint-Germain-en-Laye à Poissy jusqu'au dépôt de cette ligne à Poissy.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

Le Conseil d'État entendu,

. . . .

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département de Seine-et-Oise, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'une ligne de tramway, à traction mécanique, destinée à prolonger le tramway de Saint-Germain-en-Laye à Poissy jusqu'au dépôt de cette ligne à Poissy.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans le délai de deux ans à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — Le département de Seine-et-Oise est autorisé à pourvoir à la construction et à l'exploitation de la ligne de tramway dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges annexé au décret du 24 mai 1895.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée, le 27 novembre 1897, entre le préfet de Seine-et-Oise, agissant au nom du département, et la compagnie des tramways mécaniques des environs de Paris pour la rétrocession du tramway défini à l'article 1er, conformément aux conditions du cahier des charges annexé au décret du 24 mai 1895.

Ladite convention ainsi que le plan d'ensemble ci-dessus visé resteront annexés au présent décret.

Art. 4. — Il est interdit à la compagnie des tramways mécaniques des environs de Paris, sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction ou l'exploitation des lignes de tramways qui font l'objet du décret du 24 mai 1895 et du présent décret, sans y avoir été préalablement autorisée par décret délibéré en Conseil d'État.

CONVENTION.

Entre :

M. Gentil, chevalier de la Légion d'honneur, préfet du département de Seine-et-Oise, agissant au nom du département, en vertu :

1° De la loi du 10 août 1871 ;

2° De la loi du 11 juin 1880, relative aux chemins de fer d'intérêt local et aux tramways ;

3° Des délibérations du conseil général de Seine-et-Oise, des 15 avril et 19 août 1896 ;

4° De la délibération de la commission départementale du 30 septembre 1897,

D'une part ;

Et la compagnie des tramways mécaniques des environs de Paris, ayant son siège social à Paris, 20, rue de Londres, rétrocessionnaire du tramway de Saint-Germain à Poissy en vertu du décret du 8 janvier 1897, laquelle est représentée par son président,

D'autre part ;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le département de Seine-et-Oise demande à l'État la concession du prolongement du tramway de Saint-Germain à Poissy jusqu'au dépôt de la compagnie située à Poissy, en bordure du boulevard de Maisons et de la rue de Conflans

Le département s'engage à rétrocéder à la compagnie des tramways mécaniques, qui l'accepte, la construction et l'exploitation de ce prolongement dont la longueur est de 383 mètres et qui partira du point 28km,712 de la route nationale n° 13 (angle de la rue Jacob-Couranet), puis empruntera la rue Notre-Dame et le boulevard de Maisons dans Poissy, jusqu'à l'angle de la rue de Conflans.

Art. 2. — La compagnie des tramways mécaniques s'engage à exécuter et à exploiter la ligne dont il s'agit sans subvention ni garantie d'intérêt de l'État ou du département et suivant les clauses et conditions du cahier des charges annexé au décret du 24 mai 1895, sauf les modifications indiquées à l'article 4 de la présente convention.

Art. 3. — Les projets d'exécution seront présentés dans un délai de deux mois à partir du décret déclaratif d'utilité publique. Les travaux devront être commencés dans un délai de un mois compté à partir de l'approbation des projets d'exécution, et terminés de telle façon que le prolongement soit livré à l'exploitation un mois au plus après la date fixée pour le commencement des travaux.

Art. 4. — Les articles ci-après désignés au cahier des charges susvisé sont modifiés ainsi qu'il suit :

« *Art.* 4. —..... La largeur du matériel roulant, y compris toutes saillies, notamment celle des marchepieds latéraux, restera inférieure à 2m,20.....

« *Art.* 11. —..... Les mots « place de la Mairie-Station » sont remplacés par ceux-ci : « Mairie de Poissy, station. — Dépôt de Poissy, halte. »

Versailles, le 27 novembre 1897.

(N° 187)

[9 février 1898]

Décret approuvant la convention passée entre le préfet de la Seine et la compagnie des omnibus de Paris en vue de modifier le tracé de la ligne de Passy-Louvre.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics,
Le Conseil d'État entendu,

. . . .

Décrète :

Art. 1er. — Est approuvée la convention passée, le 22 décembre 1897, entre le préfet de la Seine, au nom de la ville de Paris, et la compagnie générale des omnibus de Paris, en vue de modifier le tracé défini à l'article 2 de la convention annexée au décret du 12 mars 1896 pour la ligne de Passy-Louvre-Hôtel de Ville.

Ladite convention et le plan d'ensemble ci-dessus visé resteront annexés au présent décret.

CONVENTION ANNEXE.

Entre le préfet de la Seine, agissant au nom de la ville de Paris,
D'une part ;
Et M. Cuvinot, président du conseil d'administration de la compagnie générale des omnibus, agissant au nom de cette compagnie en vertu d'une délibération du conseil d'administration du 15 décembre 1897,
D'autre part ;
Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — La convention jointe au décret du 12 mars 1896 stipulait à l'article 2 que la ligne de Passy-Hôtel de Ville remplaçant la ligne de Passy-Louvre passerait par les quais de la Mégisserie, de Gesvres, la place de l'Hôtel-de-Ville et la rue Lobau.

Il est entendu que cette ligne, au lieu de suivre cet itinéraire, passera par la rue de la Tacherie et aura son terminus dans l'avenue Victoria au même point que le tramway de Montreuil-Hôtel-de-Ville entre la rue de la Tacherie et la place de l'Hôtel-de-Ville.

Art. 2. — Tous les autres articles de la convention jointe au décret du 12 mars 1896 restent en vigueur et seront applicables à la nouvelle ligne.

Paris, le 22 décembre 1897.

(N° 188)

[10 février 1898]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département du Nord, d'une ligne de tramway entre Dunkerque et la gare de Rosendaël.

. . . .

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics,
Le Conseil d'État entendu,

. . . .

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département du Nord, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'une ligne de tramway, à traction de chevaux, destinée au transport des voyageurs entre Dunkerque et la gare de Rosendaël, avec embranchement de la place de la Mairie à Rosendaël, à la place du Kursaal, à Malo-les-Bains.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans le délai de deux ans à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — Le département du Nord est autorisé à pourvoir à la construction et à l'exploitation de la ligne de tramway dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée, le 24 décembre 1897, entre le préfet du Nord, au nom du département, et M. Spilliaerdt-Caymax, pour la concession du tramway susmentionné, conformément aux conditions du cahier des charges annexé à cette convention.

Ladite convention, ainsi que le cahier des charges et le plan

d'ensemble ci-dessus visés, resteront annexés au présent décret.

CONVENTION.

L'an 1897 et le 24 décembre,

Entre les soussignés :

M. A. Laurenceau, préfet du département du Nord, officier de la Légion d'honneur, agissant au nom et pour le compte du département, conformément :

1° A la loi du 10 août 1871,

2° A la loi du 11 juin 1880 et au règlement d'administration publique du 6 août 1881 ;

3° Aux délibérations du conseil général du Nord, du 25 août 1897, et de la commission départementale du 1er décembre 1897,

D'une part ;

Et M. Spilliaerdt-Caymax, rétrocessionnaire des tramways de Dunkerque, demeurant à Bruxelles, rue Royale, n° 171,

D'autre part ;

Il a été convenu ce qui suit:

Art. 1er. — Le département du Nord concède à M. Spilliaerdt, qui accepte, la construction et l'exploitation d'une ligne de tramway, à traction de chevaux, destinée au transport des voyageurs entre la limite du territoire de Dunkerque et la gare de Rosendaël, avec embranchement entre la place de la Mairie, à Rosendaël, et la place du Kursaal, à Malo-les-Bains.

Cette concession est faite dans les conditions déterminées par le cahier des charges annexé à la présente convention, lequel est conforme au cahier des charges type approuvé par le décret du 6 août 1881, sauf la suppression, dans les articles 23 et suivants, des clauses intéressant les transports de marchandises.

Art. 2. — Le département n'accorde à cette entreprise ni subvention ni garantie d'intérêt.

Art. 3. — Les matériaux de construction de la ligne et le matériel roulant seront de provenance française; le personnel de l'exploitation sera de nationalité française, sauf les dispenses à accorder par le préfet dans certains cas particuliers.

Art. 4. — M. Spilliaerdt s'engage, dans un délai de six mois à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique, à se substituer une société anonyme dont la durée devra être égale à celle de la concession et avec laquelle il restera solidairement responsable de l'exécution de ses engagements.

Art. 5. — Les frais de timbre et d'enregistrement de la présente convention sont à la charge du concessionnaire.

Fait double à Lille, le 24 décembre 1897.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE 1.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le réseau de tramways, qui fait l'objet du présent cahier des charges, est destiné au transport des voyageurs.

La traction aura lieu par chevaux.

Art. 2. — Ce réseau comprendra les lignes suivantes et empruntera les voies publiques ci-après désignées :

1° Ligne principale de la limite du territoire de Dunkerque à la gare de Rosendaël :

Chemin d'intérêt commun n° 2 ;

2° Ligne secondaire (de la place de la Mairie, à Rosendaël, à la place du Kursaal, à Malo-les-Bains) ;

Sur le territoire de la commune de Rosendaël :

Chemin d'intérêt commun n° 2 (rue Nationale) et chemin vicinal ordinaire n° 7 (rues Victor-Hugo et Gambetta) ;

Sur le territoire de la commune de Malo-les-Bains :

Chemin vicinal ordinaire n° 4 (avenue Gaspard-Malo), place Turenne ;

Chemin vicinal ordinaire n° 5 (avenue Faidherbe) et chemin vicinal ordinaire n° 2 (avenue Bel-Air).

Art. 3. — Les projets d'exécution seront présentés dans un délai de trois mois à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique.

Les travaux devront être commencés dans un délai de six mois à partir de la même date. Ils seront poursuivis et terminés de telle façon que la ligne principale et la partie de la ligne secondaire comprise entre la place Turenne et la place du Kursaal soient livrées à l'exploitation trois mois après l'approbation des projets d'exécution, et le réseau entier le 31 mai 1900 au plus tard.

Art. 4. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1m,445.

La largeur des locomotives et des caisses des véhicules, ainsi que de leur chargement, ne dépassera pas 2m,10, et la largeur du matériel roulant, y compris toutes saillies notamment celle des marchepieds latéraux, restera inférieure à 2m,10 ; la hauteur du matériel roulant au-dessus des rails sera au plus de 3m,80 pour les voitures à impériale et de 3m,70 pour les voitures sans impériale.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 1m,16 au moins.

Le reste comme au type (*).

(*) Voir le type *Ann.* 1882, p. 292 ; et *Journal officiel*, du 17 février 1898.

(N° 189)

[24 février 1898.]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département du Rhône, d'une ligne de tramway de Lyon-Saint-Just à Francheville-le-Haut.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics,
Le Conseil d'État entendu,

. . . .

Décrète:

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département du Rhône, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'une ligne de tramway à traction électrique destinée au transport des voyageurs entre la gare de Lyon-Saint-Just, de la compagnie de Fourvière et Ouest-Lyonnais, et Francheville-le-Haut.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans le délai de deux ans à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — Le département du Rhône est autorisé à pourvoir à la construction et à l'exploitation de la ligne de tramway dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée, le 10 février 1898, entre le préfet du Rhône, au nom du département, et la compagnie de Fourvière et Ouest-Lyonnais, pour la concession du tramway susmentionné, conformément aux conditions du cahier des charges annexé à cette convention.

Ladite convention ainsi que le cahier des charges et le plan d'ensemble ci-dessus visés resteront annexés au présent décret.

Art. 4. — Il est interdit à la compagnie de Fourvière et Ouest-Lyonnais, sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction ou l'exploitation des chemins de fer d'intérêt local

qui lui ont été concédés ou du tramway mentionné à l'article 1er ci-dessus, sans y avoir été préalablement autorisée par décret délibéré en Conseil d'État.

CONVENTION.

Entre le préfet du Rhône, commandeur de la Légion d'honneur, officier de l'instruction publique, agissant en vertu :

1° De la loi du 10 août 1871 ;

2° De la loi du 11 juin 1880 ;

3° Des délibérations du conseil général du Rhône, en date des 28 août 1896 et 1er mai 1897 ;

4° Des délibérations de la commission départementale du Rhône, en date des 28 novembre 1896 et 31 juillet 1897,

D'une part ;

Et M. Ch. Détroyat, vice-président du conseil d'administration, agissant au nom de la compagnie de Fourvière et Ouest-Lyonnais en vertu de la délibération du conseil d'administration en date du 19 juillet 1897, dont un extrait est annexé aux présentes,

D'autre part ;

Il a été convenu et expliqué ce qui suit :

Art. 1er. — Le préfet du département du Rhône, au nom du département, concède, sous réserve de la déclaration d'utilité publique, à la compagnie du chemin de fer de Fourvière et Ouest-Lyonnais, qui accepte, la construction et l'exploitation d'un tramway à traction électrique et à voie de 1 mètre partant de la gare de Lyon-Saint-Just (compagnie de Fourvière et Ouest-Lyonnais) pour aboutir à Francheville-le-Haut, au droit de la place publique.

Art. 2. — La compagnie de Fourvière et Ouest-Lyonnais s'engage à exécuter et à exploiter la ligne faisant l'objet de la présente convention, à ses risques et périls, sans aucune subvention ni garantie d'intérêts et en se conformant aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé.

Art. 3. — Dans ce cahier des charges il est dérogé au type annexé au décret du 6 août 1881 pour les articles suivants : 8, 11, 17, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32 et 34.

Art. 4. — Le directeur et tout le personnel employé à l'exploitation du tramway seront de nationalité française.

Tout le matériel fixe et roulant sera de fabrication française, à l'exception des installations électriques, qui pourront être d'origine américaine.

Art. 5. — Les frais de timbre, d'enregistrement, d'expéditions et autres auxquels pourra donner lieu la présente convention seront supportés par la compagnie concessionnaire.

Fait en double exemplaire, à Lyon, le 10 février 1898.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE I.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — La ligne de tramway qui fait l'objet du présent cahier des charges est destinée au transport des voyageurs seulement.

La traction aura lieu par moteurs électriques avec ligne aérienne.

Art. 2. — La ligne aura son point de départ à la gare de Lyon-Saint-Just. de la compagnie de Fourvière et Ouest-Lyonnais, et empruntera les voies publiques ci-après désignées : rue de Trion, place de Trion, chemin vicinal ordinaire n° 13 de la Favorite, chemin d'intérêt commun n° 3, chemin vicinal ordinaire n° 34 des Mures, chemin d'intérêt commun n° 25 de Saint-Irénée à Malataverne, jusqu'à Francheville-le-Haut, au droit de la place publique.

Art. 3. — Les projets d'exécution seront présentés dans un délai de trois mois à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique.

Les travaux devront être commencés dans un délai de six mois à partir de la même date. Ils seront poursuivis et terminés de telle façon que la ligne entière puisse être livrée à l'exploitation dans un délai d'un an à partir de la même date.

Art. 4. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1 mètre.

La largeur des locomotives et des caisses des véhicules, ainsi que de leur chargement, ne dépassera pas 2 mètres, et la largeur du matériel roulant, y compris toutes saillies, notamment celle des marchepieds latéraux, restera inférieure à 2 mètres ; la hauteur du matériel roulant au-dessus des rails sera au plus de 3m,50.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera réglée de manière qu'entre les parties les plus saillantes de deux voitures qui se croisent, il y ait un intervalle libre d'au moins 50 centimètres.

Art 5 à 10. — *Comme au type.*

Art. 11. — Les voitures ne s'arrêteront que sur des points déterminés.

Le nombre et l'emplacement des gares, stations et haltes seront arrêtés lors de l'approbation des projets définitifs. Il est toutefois entendu, dès à présent, qu'il sera établi des stations ou des haltes pour le service des voyageurs, suivant les indications ci-après :

1° Gare de Saint-Just (compagnie Fourvière et Ouest-Lyonnais) ;

2° Place de Trion ;

3° A la Favorite, près du croisement du chemin vicinal ordinaire n° 13 de la Favorite et du chemin d'intérêt commun n° 3 ;

4° Place du Point-du-Jour;

5° Aux Poncettes, près du croisement du chemin d'intérêt commun n° 25 et du chemin vicinal ordinaire n° 10 de l'Hormet;

6° Au lieu dit la Plaine, près l'ancien chemin de Francheville;

7° A Francheville-le-Bas (place publique);

8° A Francheville-le-Haut (place publique).

Le reste comme au type (*).

(N° 190)

[23 mars 1898]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer entre la mine de Champigneulles et le canal de la Marne au Rhin.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics,
Le Conseil d'État entendu,

. . . .

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer à petite section, destiné à relier le siège d'exploitation de la partie sud de la mine de Champigneulles au canal de la Marne au Rhin.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit chemin de fer ne sont pas accomplies dans le délai de dix-huit mois à partir du présent décret.

Art. 2. — La société Simon, Lemut et Cie, Keller et Bourgeois est autorisée à construire le chemin de fer dont il s'agit, à ses frais, risques et périls, conformément aux clauses et conditions du cahier des charges également susvisé.

Les susdits plan et cahier des charges resteront annexés au présent décret.

CAHIER DES CHARGES (**).

. . . .

(*) Voir le type *Ann.* 1882, p. 292; *et Journal officiel*, du 1er mars 1898.

(**) Pour le *Cahier des charges*, voir *Ann.* 1888, p. 254; et *Journal officiel* du 3 avril 1898.

(N° 191)

[25 mars 1898]

Décret autorisant la chambre de commerce de Pont-Audemer (Eure) à établir et à administrer un service d'outillage public.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics,
Le Conseil d'État entendu,

. . . .

Décrète :

Art. 1er. — La chambre de commerce de Pont-Audemer est autorisée à établir et à administrer un service d'outillage public, sur les quais de la Risle, au port de ladite ville, aux clauses et conditions du cahier des charges annexé au présent décret.

Art. 2. — Les comptes et budgets relatifs à l'établissement et à l'administration de cet outillage formeront des comptes et budgets spéciaux.

Ces comptes et ces budgets comprendront, en outre, toutes les recettes et dépenses faites par la chambre de commerce, à l'occasion des services publics entretenus ou subventionnés par elle avec l'approbation de l'autorité compétente, dans l'intérêt de l'exploitation du port.

Ils seront définitivement approuvés par le Ministre du commerce, de l'industrie, des postes et des télégraphes, conformément à l'article 17 du décret du 3 septembre 1851, portant règlement d'administration publique sur l'organisation des chambres de commerce, après avis du Ministre des travaux publics.

Installation d'une grue, d'un gril de carénage et d'une bascule sur les quais du port maritime de commerce de Pont-Audemer.

CAHIER DES CHARGES (*)

. . . .

(*) Pour le *Cahier des charges*, voir le type *Ann.* 1888, p. 512; et *Journal officiel*, du 1er avril 1898.

(N° 192)

[25 mars 1898]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département de l'Aude, d'un réseau de tramways.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics,
Le Conseil d'État entendu,

. . . .

Décrète:

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département de l'Aude, suivant les dispositions générales des plans ci-dessus visés, d'un réseau de lignes de tramways, à traction mécanique, destiné au transport des voyageurs et des marchandises et comprenant les lignes ci-après:

1° D'Ouveillan à Fleury, par Narbonne ;

2° De la limite des départements de l'Hérault et de l'Aude, vers Olonzac, à Lézignan (Midi) ;

3° De Lézignan (ville) à Mouthoumet ;

4° De la Nouvelle à Pierredroite ;

5° De Ferrals-des-Corbières à Tuchan ;

6° De Carcassonne à Caunes, par Conques ;

7° De Conques à Lastours ;

8° De Castelnaudary à Belpech ;

9° De Fanjeaux à Saint-Denis, par Bram et Saissac, avec embranchement de Saint-Martin-le-Viel à Alzonne (Midi) ;

10° De Thézan à Villedaigne.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit réseau de tramways ne sont pas accomplies dans le délai de cinq ans à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — Le département de l'Aude est autorisé à pourvoir à la construction et à l'exploitation du réseau de lignes de tramways dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée, le 24 mars 1898, entre le préfet de l'Aude, au nom du département, et M. Bardol, pour la rétrocession du réseau de tramways susmentionné, conformément aux conditions du bordereau des prix et du cahier des charges annexés à cette convention.

Ladite convention, ainsi que le bordereau des prix, le cahier des charges et les plans d'ensemble ci-dessus visés, resteront annexés au présent décret.

Art. 4. — Pour l'application des articles 15 et 36 de la loi du 11 juin 1880 et 12 du règlement d'administration publique du 20 mars 1882, le maximum du capital de premier établissement du réseau mentionné à l'article 1er est fixé à la somme de 12.850.000 francs. Le maximum de la charge annuelle pouvant incomber au Trésor est fixé à 247.483 francs pour le réseau entier.

Le montant de la subvention annuelle du Trésor et le remboursement ultérieur de cette subvention seront réglés d'après les bases fixées à la convention précitée du 24 mars 1898 pour le maximum du capital de premier établissement, l'intérêt à servir à ce capital et les frais d'exploitation.

Jusqu'au 1er janvier qui suivra la mise en exploitation complète du réseau, la subvention de l'État s'appliquera, s'il y a lieu, séparément à chacune des lignes du réseau, le capital de premier établissement étant alors déterminé sur les bases provisoires indiquées pour chaque ligne à l'article 8 de ladite convention.

Dans tous les cas où, conformément à l'article 13 de la convention, le département participerait aux recettes de l'exploitation, l'Etat viendrait au prorata de sa subvention en partage des bénéfices réalisés par le département.

Art. 5. — La création des obligations départementales visées à l'article 7 de la convention est subordonnée à l'approbation de l'emprunt par une loi.

Entre : M. W. Ronzier Joly, préfet de l'Aude, agissant au nom et pour le compte dudit département, en vertu de la loi du 10 août 1871, de la loi du 11 juin 1880, des décrets des 6 août 1881, 20 mars 1882, et des délibérations du conseil général, en date des 24-27 août, 3 octobre 1896, 4 janvier et 29 octobre 1897,

D'une part ;

Et M. Hugues Bardol, entrepreneur de travaux publics, domicilié à Paris, 30, rue Saint-Lazare, agissant en son nom personnel,

D'autre part ;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le préfet de l'Aude, au nom du département, rétrocède à M. Bardol, qui accepte, l'établissement et l'exploitation, dans le département, d'un réseau de tramways à vapeur, à voie de 1 mètre, comprenant les lignes énumérées ci-après :

1° D'Ouveillan à Fleury, par Narbonne ;

2° D'Olonzac à Lézignan (Midi) ;

3° De Lézignan (ville) à Mouthoumet ;

4° De la Nouvelle à Félines-Termenès ;

5° De Ferrals-des-Corbières à Tuchan ;

6° De Carcassonne à Caunes, par Conques ;

7° De Conques à Lastours ;

8° De Castelnaudary à Belpech ;

9° De Fanjeaux à Saint-Denis, par Bram et Saissac, avec embranchement de Saint-Martin-le-Viel à Alzonne (Midi) ;

10° De Thézan à Villedaigne.

Ces rétrocessions, qui n'auront d'effet qu'en vertu d'un décret à intervenir approuvant la présente convention, sont faites aux conditions suivantes

Art. 2. — La longueur de ces lignes, qui, d'après les études sommaires faites par l'administration, doit demeurer comprise entre 295km,500 et 302km,500, sera comptée, tant pour la construction que pour l'exploitation, telle qu'elle résultera du chaînage définitif prévu par le cahier des charges et l'article 6 ci-après.

Art. 3. — La construction sera faite par le rétrocessionnaire sur série de prix, avec maximum de coût kilométrique et partage des économies suivant qu'il est établi ci-après.

Art. 4. — La construction comprendra la totalité des dépenses. travaux et fournitures d'objets immobiliers ou mobiliers nécessaires au complet établissement et à l'exploitation des lignes énumérées ci-dessus, notamment :

1° Les études, la rédaction des avant-projets destinés à l'enquête d'utilité publique, en utilisant les études faites par l'administration et en les complétant au besoin, celle des projets définitifs destinés à l'exécution des lignes après approbation de l'administration compétente, celle des plans de bornage et celle des atlas d'ouvrages d'art ;

2° L'acquisition des terrains pour toutes déviations dans les parties où les déclivités des voies publiques empruntées dépasseront 45 millimètres par mètre ; pour les élargissements de certains chemins, les emplacements des gares, stations, haltes, dépôts, magasins, ateliers de réparation ou autres, l'établissement de toutes les dépendances, telles que déviations de routes, chemins ou cours d'eau ; il est d'ailleurs expressément convenu que la partie du sol des voies publiques de toutes caté-

gories nécessaire à l'assiette des lignes et de leurs dépendances sera livrée gratuitement au rétrocessionnaire ;

3° Tous les travaux d'infrastructure, y compris l'appropriation du sol des voies publiques traversées ou empruntées ;

4° Les ouvrages d'art de toute nature, tant comme construction d'ouvrages neufs que comme allongement ou consolidation, dans la partie située sous la voie ferrée, des ouvrages existants qu'il sera possible d'utiliser ;

5° Tous les travaux de superstructure ;

6° Les voies courantes comme il est dit au cahier des charges, les voies d'évitement et de garage, les voies de service pour les dépôts, ateliers et magasins, les voies et quais éventuels d'échange avec les gares des lignes existantes ;

7° Le matériel fixe, ponts à bascule, grues de chargement, plaques tournantes, appareils de transbordement, téléphone ;

8° Bâtiments des gares et stations, halles à marchandises, empierrement des cours ;

9° Remises pour machines, fosses à piquer, quais à combustibles, plaques tournantes, remises à voitures, ateliers de réparation pour machines, voitures et wagons, magasins ;

10° Alimentations et prises d'eau, machines et pompes, réservoirs, grues hydrauliques, etc. ;

11° Outillage de la voie et de la traction ;

12° Outillage et mobilier de l'exploitation ;

13° Matériel roulant (traction et transport), comprenant pour l'ensemble du réseau :

35 locomotives ou automobiles ;

27 voitures à voyageurs ;

190 wagons à marchandises de divers types.

Ce matériel roulant devra remplir les conditions déterminées par la circulaire de M. le Ministre des travaux publics, en date du 12 décembre 1887.

L'énumération qui est faite ci-dessus est purement énonciative.

Tout le matériel supplémentaire dont l'acquisition deviendrait nécessaire pour les besoins de l'exploitation sera à la charge exclusive du rétrocessionnaire ;

14° Frais de contrôle, à raison de 40 francs par kilomètre (art. 37 du cahier des charges).

Art. 5. — Les dépenses faites par le rétrocessionnaire pour l'exécution des diverses lignes du réseau seront réglées ainsi qu'il suit :

Les acquisitions de terrains seront comptées d'après les dépenses réellement effectuées par le rétrocessionnaire, y compris les frais d'acquisition.

Les travaux et fournitures seront comptés d'après les quantités réellement faites ou livrées et aux prix unitaires de la série des prix qui fait partie intégrante de la présente convention et qui est ci-annexée.

En tout cas, et quoi qu'il arrive, le montant total du capital, d'établissement et de mise en état de fonctionnement ne pourra pas dépasser un maximum kilométrique de 42.500 francs.

Dans la limite de ce maximum kilométrique la construction et l'armement sont prévus, conformément au rapport et à l'avant-projet dressé par M. l'agent voyer en chef, à la date du 7 août 1893, et d'après les profils en long et en travers qui y sont annexés comme types.

Les travaux d'art prévus dans les portions de la voie empruntant le sol des routes et chemins seront, par suite, limités à l'allongement sous la partie élargie à la consolidation, dans le cas où elle sera nécessaire, des parties des ouvrages existants placées sous la voie ferrée. Les allongements seront exécutés avec les mêmes formes et dimensions transversales et avec la même nature de matériaux que les ouvrages primitifs.

En ce qui concerne les travaux d'art à exécuter dans les parties des lignes établies en déviation, les prévisions de l'avant-projet soumis à l'enquête d'utilité publique sont prises pour bases, étant néanmoins entendu que les études définitives pourront permettre au rétrocessionnaire de proposer telles modifications qui lui paraîtront utiles dans le nombre des ouvrages, dans leur emplacement, dans leur débouché et dans leur mode de construction.

Pour ces travaux, le mode d'exécution sera celui des ouvrages analogues des chemins vicinaux.

Il est en outre entendu, ainsi que cela résulte de l'avant-projet précité, que les chemins de moins de 7 mètres seront portés à cette largeur ; que, sur tous les chemins d'une largeur inférieure à 9 mètres, la voie ferrée sera au niveau de la chaussée et que, sur tous les chemins ayant au moins 9 mètres, elle sera en accotement avec bordure en gazon de 12 centimètres de saillie du côté de la route.

En ce qui a trait à la superstructure, le prix maximum de 42.500 francs comporte l'emploi d'un rail simple en acier, type Vignole, sans gorge ni contre-rail, pesant 20 kilogrammes le mètre courant.

Pour l'aménagement des gares et stations, le rétrocessionnaire prendra comme types les tramways de la Sarthe et du Loir-et-Cher, conformément aux prévisions de M. l'agent voyer en chef.

Art. 6. — Après constatation par le service technique du département que les dépenses ont été faites conformément à l'article 5 ci-dessus et réglées comme il vient d'être stipulé à ce même article, si le montant total de ces dépenses, dont il sera fait masse pour tout le réseau, n'atteignait pas le maximum kilométrique précité de 42.500 francs il serait attribué au rétrocessionnaire, à titre de prime d'économie, les deux tiers de l'écart entre ce montant total des dépenses effectives ainsi réglées et ce maximum.

C'est le chiffre définitif alloué au rétrocessionnaire, y compris cette prime d'économie, s'il y a lieu, qui fixera le montant du capital de premier établissement à porter en compte, tant en ce qui concerne le rétro-

cessionnaire qu'en ce qui concerne le département et l'État, en spécifiant toutefois que les longueurs réelles qui entreront dans ce calcul seront préalablement déterminées au moyen de chaînages contradictoires et continus ayant pour extrémités les axes des bâtiments des stations extrêmes ou les aiguillages les plus éloignés, lorsqu'il n'y aura pas de bâtiments, chaînages qui seront pratiqués selon le développement de la voie unique principale, sans tenir compte des garages, évitements, voies de manœuvres ou de service, embranchements, etc.

Art. 7. — Le capital de premier établissement sera remboursé en entier par le département, mais le rétrocessionnaire sera tenu de se le procurer effectivement au fur et à mesure des besoins, dans les conditions suivantes :

75 0/0 seront soldés aux époques ci-après déterminées au moyen d'obligations départementales au porteur, dont l'émission sera préparée par le rétrocessionnaire, amortissables en soixante-quinze ans au taux de 3,90 0/0, en y comprenant l'intérêt, l'amortissement, les droits de transmission, l'impôt sur le revenu, l'abonnement au timbre, les frais de confection de titres et tous autres frais qu'il pourrait y avoir lieu de faire en dehors de la présente énumération.

Les autres 25 0/0, considérés comme devant être apportés par le rétrocessionnaire, à titre de fonds garantie, seront simplement amortis en soixante-quinze ans par le payement direct, aux époques qui seront déterminées ci-après, d'annuités égales, calculées à un taux qui ne pourra dépasser 3,70 0/0, amortissement compris.

En cas d'échéance à n'importe quelle époque, le département cessera aussitôt le payement des annuités encore dues, ainsi que cela sera expliqué dans un des articles ci-après.

Art. 8. — Pour la construction, les lignes désignées à l'article 1er seront considérées comme ne faisant qu'un tout indivisible, dont l'exécution devra marcher de pair et dont l'entière dépense fera l'objet d'un seul règlement définitif, immédiatement après l'achèvement de tous les travaux. Pour donner satisfaction à tous les intérêts en même temps, le rétrocessionnaire sera tenu de commencer la construction de toutes les lignes dès qu'il aura reçu l'approbation des projets, de façon à les avoir toutes terminées dans le délai plus bas fixé.

Pendant la période de construction, et jusqu'au moment du règlement du montant du capital de premier établissement pour l'ensemble du réseau, il sera dressé des situations provisoires mensuelles destinées au payement d'acomptes sur les fournitures, travaux ou approvisionnements, dans les formes prévues à l'article 9 ci-après.

Ces situations provisoires seront établies pour chaque ligne séparément, en comptant les terrains comme il a été dit à l'article 5 ci-dessus, les travaux et fournitures d'après les quantités réellement faites, livrées ou approvisionnées aux prix unitaires de la série des prix annexée à la présente convention.

Il est spécifié que, dans l'établissement de ces situations provisoires,

la dépense portée en compte ne pourra, dans aucun cas, excéder pour chaque ligne les maxima provisoires indiqués dans les colonnes 2 et 3 du tableau ci-après, lesquels tiennent compte de toutes erreurs, omissions ou imprévisions.

DÉSIGNATION DES LIGNES	DÉPENSES MAXIMA	
	KILOMÉTRIQUES	TOTALES
	francs	francs
Ligne d'Ouveillan à Fleury, par Narbonne.....	40.900	1.171.580
Ligne d'Olonzac à Lézignan (Midi)............	46.100	705.840
Ligne de Lézignan (ville) à Mouthoumet.......	48.000	2.356.420
Ligne de la Nouvelle à Félines-Termenès.....	37.500	1.710.600
Ligne de Ferrals-des-Corbières à Tuchan......	47.800	1.443.940
Ligne de Carcassonne à Caunes, par Conques..	40.800	889.440
Ligne de Conques à Lastours.................	52.100	435.140
Ligne de Castelnaudary à Belpech............	35.800	1.359.540
Ligne de Fanjeaux à Saint-Denis, par Bram et Saissac, avec embranchement de Saint-Martin-le-Viel à Alzonne (Midi)................	42.500	1.870.000
Ligne de Thézan à Villedaigne...............	42.500	913.750

Art. 9. — Chaque mois et au fur et à mesure de l'exécution, les dépenses faites seront constatées par des situations d'avancement approuvées par l'administration comprenant les travaux terminés, les travaux non terminés, les approvisionnements de matériel et de matériaux, et délivrées dans la limite des dépenses maxima indiquées à l'article précédent.

75 0/0 du montant des situations ainsi réglées seront immédiatement payés, à titre d'acomptes, au moyen d'obligations départementales, dont l'émission est prévue à l'article 7.

Lorsqu'une ligne sera achevée et qu'elle aura été l'objet d'une autorisation de mise en exploitation, on arrêtera, à titre provisoire, le compte des dépenses de premier établissement de cette ligne d'après les conditions posées dans l'article 8, en ce qui concerne les prix d'application, combinées avec celle de l'article 6, en ce qui concerne la prime d'économie.

Il sera dû alors au rétrocessionnaire, à partir de ce même jour, une annuité représentative de l'intérêt et de l'amortissement aux taux de 3,70 0/0, de 25 0/0 du montant dudit compte, annuité qui s'ajoutera à celle que nécessitera l'amortissement des obligations remises, de façon à former le prix total provisoire de la ligne considérée, dont la moitié à la charge de l'État.

Le rétrocessionnaire recevra ainsi successivement la représentation du montant des dépenses faites pour chaque ligne.

Une fois que toutes les lignes seront terminées et que le rétrocessionnaire aura reçu l'autorisation de les exploiter toutes, il sera fait masse de toutes les dépenses ; l'on arrêtera définitivement le montant du capital de premier établissement, conformément à l'article 6 et sans tenir compte des maxima provisoires de l'article 8, et l'on remettra au rétrocessionnaire un tableau authentique déterminant avec précision :

1° Le nombre d'années restant à courir pour amortir le capital représenté par les obligations émises pour le compte du département et le capital engagé directement dans l'entreprise par le rétrocessionnaire ;

2° Les annuités partielles et totales qui devront être soldées pendant toute la durée de la période et dont la moitié sera à le charge de l'État.

A partir de ce moment, les annuités prises dans leur ensemble seront payées semestriellement en deux termes égaux. En cas de retard apporté par l'État dans le versement de la subvention qui lui incombe, le département n'encourra aucune responsabilité.

Il est d'ailleurs entendu que ce payement régulier demeurera subordonné à la continuité de l'exploitation du réseau aux conditions du cahier des charges et de la présente convention.

Une fois la déchéance encourue et prononcée, le service des annuités cessera de plein droit. Le département sera libéré vis-à-vis du rétrocessionnaire de la dette afférente à toute la fraction non encore amortie du quart de capital de premier établissement fourni directement par lui. Il ne lui restera plus à pourvoir qu'à l'intérêt et à l'amortissement des obligations départementales précédemment émises.

Art. 10. — Le rétrocessionnaire assurera l'entretien des lignes et du matériel en général, ainsi que le renouvellement des voies et du matériel.

A l'expiration de la deuxième année d'exploitation de chaque ligne, il devra constituer un fonds de renouvellement, qui sera déposé dans une caisse désignée par le département, à l'aide d'un prélèvement annuel, sur les recettes brutes de l'exploitation, de 50 francs pendant les troisième, quatrième et cinquième années, de 100 francs pendant les sixième, septième et huitième années, et de 200 francs les années suivantes.

Le rétrocessionnaire aura toutefois la faculté de porter, dès le début de l'exploitation, cette réserve annuelle à 200 francs par kilomètre.

Le fonds de réserve cessera de s'accroître lorsqu'il aura atteint 2.000 francs par kilomètre.

Par contre, il sera de nouveau reconstitué dès qu'il sera descendu au-dessous de 2.000 francs par suite d'exécution de travaux de renouvellement de la ligne ou du matériel; au payement desquels ce fonds est spécialement affecté.

Les sommes prélevées sur les recettes brutes pour la constitution du fonds de réserve devront être employées en achat de valeurs agréées par le département ; elles porteront intérêt au profit du rétrocessionnaire.

Les titres et les fonds non employés seront restitués au rétrocessionnaire à l'expiration de la concession.

En cas de déchéance, le fonds de réserve existant à ce moment deviendra la propriété du département.

Art. 11. — L'exploitation sera faite aux frais, risques et périls du rétrocessionnaire, c'est-à-dire sans garantie d'aucune sorte de la part du département dans aucun cas et quelles que soient les recettes.

La dépense kilométrique d'entretien et d'exploitation à porter en compte chaque année ne pourra excéder le chiffre maximum F, résultant de l'application des formules ci-après :

F = R, jusqu'à 2.500 francs de recette kilométrique ;
F = 1.750 + 0,30 R, de 2.500 à 5.000 francs ;
F = 750 + 0,50 R, au-delà de 5.000 francs,

dans lesquelles R représente la recette brute (impôts déduits), étant stipulé que toutes les lignes doivent être exploitées avec un nombre de trains par jour et dans chaque sens d'au moins, savoir :

Trois trains, tant que la recette brute kilométrique annuelle (impôts déduits) sera inférieure à 5.000 francs.

Quatre trains, quand la recette brute kilométrique (impôts déduits) sera comprise entre 5.000 et 7.000 francs.

Pour les lignes accusant une recette brute supérieure à 7.000 francs, l'administration se réserve le droit d'augmenter le nombre des trains circulant, à raison d'un train pour chaque augmentation de recette kilométrique annuelle de 2.000 francs.

Toutefois, dans le cas où l'ensemble des recettes brutes (impôts déduits) de tout le réseau serait inférieur à 2.000 francs par kilomètre et par an, le rétrocessionnaire serait autorisé à ne faire circuler que deux trains par jour, dans chaque sens, sur celles des lignes dont la recette brute annuelle (impôts déduits) serait inférieure à 2.000 francs. Cette mesure ne pourrait, en tout cas, être applicable qu'après l'expiration de la troisième année qui suivra l'ouverture à l'exploitation de l'ensemble du réseau.

Le préfet pourra, après avis du contrôle et le rétrocessionnaire entendu, exiger l'établissement de trains supplémentaires moyennant une allocation de 70 centimes en plus pour chaque kilomètre parcouru, étant stipulé que la dépense et la recette correspondante n'entreront pas en compte dans la formule d'exploitation et que la mise en circulation de ces trains exceptionnels n'exigera pas l'acquisition d'un matériel supplémentaire.

Il est entendu que les trains supplémentaires que le rétrocessionnaire mettrait en circulation de lui-même ne donneraient lieu à aucune allocation.

Art. 12. — Pour le calcul des dépenses d'exploitation, les lignes désignées à l'article 1er de la présente convention, comprises dans le département, seront considérées comme ne faisant qu'un ensemble indivisible et, par suite, il sera fait masse des recettes brutes (impôts déduits) de toutes les lignes réunies.

Les frais d'exploitation à porter en compte comprendront :

1° Toutes les dépenses (personnel, matières, matériaux, outillage et renouvellement) nécessitées par le fonctionnement du service central de l'exploitation, des services des stations, de la traction et de l'entretien et, plus généralement, toutes les dépenses légitimées par les besoins d'une bonne exploitation ;

2° Les prélèvements pour remplacement de la voie et du matériel, prévus à l'article 10 ci-dessus ;

3° Les frais de gare et de transbordement et les frais de communauté de certaines gares, tels qu'ils résulteront des traités à passer entre le département ou le rétrocessionnaire et la compagnie du Midi ;

4° Les frais généraux et d'administration comprenant les frais de la société à constituer, les loyers, les traitements du directeur, des administrateurs et des employés, les impôts, assurance, frais de bureau, frais de mobilier, les dépenses du service des titres et les intérêts à 5 0/0 du fonds de roulement, sans que ces frais généraux et d'administration puissent excéder le dixième des frais d'exploitation contrôlés et arrêtés.

Art. 13. — Quand les dépenses, réellement faites et dûment justifiées, établies comme il est dit à l'article précédent, n'atteindront pas le maximum donné par les formules, elles seront majorées, à titre de prime d'économie, des deux tiers de la différence entre ce maximum et le montant des dépenses réelles. Le dernier tiers reviendra au département pour en faire l'emploi indiqué ci-après.

Quand les recettes brutes (impôts déduits) seront inférieures aux dépenses d'exploitation calculées comme il vient d'être dit ci-dessus, c'est-à-dire insuffisantes pour couvrir la somme réservée au rétrocessionnaire, les insuffisances seront à la charge exclusive du rétrocessionnaire, qui ne pourra, en aucun cas et sous aucun prétexte, prétendre à leur remboursement.

Toutefois il est fait exception pour la durée des exploitations partielles, lesquelles prendront fin le jour de la mise en exploitation de la totalité du réseau concédé, ainsi que pour les six premières années qui suivront cette mise en exploitation totale.

Durant cette période, les insuffisances éventuelles seront inscrites, sans intérêt, à un compte d'attente, et seront remboursées, comme il va être dit ci-après ; dans ces insuffisances éventuelles, les frais généraux et d'administration seront portés pour leur totalité justifiée, mais seront réduits, s'il y a lieu, au dixième des frais d'exploitation de la quatrième année d'exploitation totale du réseau.

Quand les recettes (impôts déduits) seront supérieures aux dépenses d'exploitation calculées comme il est dit plus haut, y compris la prime, l'excédent sera tout d'abord appliqué à couvrir, jusqu'à extinction, les insuffisances des exercices précédents, sans intérêts.

Le surplus des recettes et le tiers des économies d'exploitation visé plus haut seront versés au département, à la fin de chaque exercice,

pour venir en déduction de l'annuité du même exercice affectée à l'amortissement du capital du premier établissement. Lorsque l'annuité de l'exercice aura pu être ainsi couverte, le surplus des recettes sera partagé par moitié entre le département et le rétrocessionnaire.

Art. 14. — Les subventions de l'État resteront en entier acquises au département qui, par contre, sera seul chargé des remboursements à faire à l'État, s'il y a lieu, par application de l'article 15 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 15. — A la signature de la présente convention provisoire, le rétrocessionnaire versera à la Caisse des dépôts et consignations, en numéraire ou titres agréés par le département, la somme de 4.300 francs, qui, ajoutée à celle déjà versée de 56.200 francs, complètera le cautionnement provisoire, calculé à raison de 200 francs par kilomètre de ligne pour une longueur de 302km,500.

Ce cautionnement sera complété, jusqu'à concurrence de 1.000 francs par kilomètre, le jour qui précédera la signature de l'acte de concession définitive.

Ce cautionnement sera intégralement remboursé au rétrocessionnaire au moment de la mise en exploitation de tout le réseau.

En cas de déchéance et sans autre formalité, le cautionnement sera acquis au département.

Art. 16. — Dans les trois mois de la déclaration d'utilité publique, s'il ne l'a déjà fait auparavant, le rétrocessionnaire devra former une société anonyme spéciale pour la construction et l'exploitation des tramways à vapeur de l'Aude, qui sera constituée au capital de 4 millions 500.000 francs.

Cette société aura son siège à Carcassonne ; elle devra être agréée par le département.

Elle sera substituée au rétrocessionnaire, mais celui-ci restera, solidairement avec elle, responsable envers le département, sans distinction ni division, de tous les engagements qu'il aura contractés avec lui ; cette substitution devra toutefois être approuvée par un décret délibéré en conseil d'Etat, suivant les dispositions de l'article 10 de la loi du 11 juin 1880.

Le rétrocessionnaire déclare renoncer à toute réclamation pour les frais de constitution du capital social de la société spéciale aux tramways de l'Aude, ainsi que pour tous frais généralement quelconques qu'il aurait pu ou pourra faire et dont le remboursement n'est pas prévu par la présente convention.

Art. 17. — La présente concession est faite aux charges, clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé, et à l'exécution desquelles le rétrocessionnaire déclare s'engager d'une façon formelle.

Le cahier des charges est conforme au type annexé au décret du 6 août 1881, sauf modification ou additions aux articles 5, 6, 7, 7 *bis*, 11, 20, 23, et suppression des articles 38 et 39.

Art. 18. — La présente convention serait nulle et non avenue et ne

pourrait donner ouverture à aucune demande en indemnité contre le département.

1° Si la déclaration d'utilité publique n'était pas prononcée ;

2° Si l'État ne s'engageait pas à fournir, dans les conditions de la loi du 11 juin 1880 et des décrets portant règlement d'administration, publique pour l'exécution de cette loi, la subvention maxima prévue, c'est-à-dire la moitié de l'annuité à payer, et si, dans ce dernier cas, le département ne consentait pas à augmenter sa propre contribution jusqu'à due concurrence.

Art. 19. — Le rétrocessionnaire s'engage à employer dans les chantiers de construction au moins les quatre cinquièmes d'ouvriers français et à ne se servir pour l'exploitation des diverses lignes que d'agents français, de matières et de matériel de provenance française.

Art. 20. — Le rétrocessionnaire fera élection de domicile à Carcassonne. Dans le cas où il ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à lui adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture de l'Aude.

Art. 21. — Les frais de timbre et d'enregistrement de la présente convention et du cahier des charges annexé, calculés selon l'article 24 de la loi du 11 juin 1880, seront supportés par le rétrocessionnaire.

Art. 22. — La présente convention annule toutes conventions antérieures entre les parties.

Fait en double à Carcassonne, le 24 mars 1898.

BORDEREAU DES PRIX.

Nota. — Tous les prix ci-après déterminés comprennent les frais de surveillance et de direction des travaux, ainsi que les frais généraux dans leur ensemble.

CHAPITRE I.

N° 1. — Frais d'études. Le kilomètre de tramway concédé, 1.000 francs.

Cette somme de 1.000 francs sera portée en compte dans les situations de la manière suivante :

1° A la remise pour toutes les lignes de l'extrait de carte, du plan général et parcellaire, du profil en long, des profils-types et profils en travers, etc., par kilomètre, 375 francs ;

2° A la remise des plans de traverse des localités suivies par chaque tramway, par kilomètre, 100 francs ;

3° A la remise des projets d'ouvrages d'art, par kilomètre, 100 francs ;

4° A la remise des projets des gares et stations, par kilomètre, 100 francs ;

5° A la remise des devis descriptifs et des mémoires justificatifs, par kilomètre, 50 francs ;

6° A l'approbation des projets d'exécution de chaque ligne, par kilomètre, 275 francs.

CHAPITRE II.

N° 2. — Les emprises pour les élargissements des routes ou chemins suivis, les emprises pour les déviations nécessitées par les déclivités des routes ou chemins ou par leur insuffisance de largeur, les emprises pour les rectifications des chemins et cours d'eau, etc., les emprises pour les emplacements des gares, stations, haltes, dépôts, ateliers, magasins, etc., seront portées en compte dans les situations d'après les dépenses réellement effectuées, tant pour les indemnités allouées aux propriétaires que pour les frais généralement quelconques exposés pour arriver à la fixation de ces indemnités.

CHAPITRE III.

NOTA. — S'il devenait nécessaire d'exécuter des travaux non prévus au présent bordereau, les prix en seraient déterminés par assimilation avec le concessionnaire avant tout commencement d'exécution.

§ 1er. — Terrassements et chaussées.

N° 3. — Déblais de toute nature à effectuer soit pour élargir, abaisser ou améliorer les routes ou chemins existants, soit en déviation pour l'établissement de la voie courante, soit dans les deux cas pour assurer l'écoulement des eaux, le rétablissement des voies de communication ainsi que le maintien des accès des propriétés riveraines et la confection des garages destinés au dépôt des matériaux d'entretien ; ce prix comprend la fouille soit sur place, soit en terrain d'emprunt avec emploi en remblai ou mise en dépôt, les jets de pelle et reprises, quel qu'en soit le nombre, le chargement, le transport et le déchargement, le cassage des parties extraites sous un trop gros volume, le régalage, le pilonnage, la préparation de la plate-forme de la voie courante, celle de la plate-forme des chemins, voies de communication ou accès des propriétés partout où il aura été apporté des modifications ou des améliorations ; celle de la plate-forme des stations, dépôts, ateliers et magasins, les indemnités afférentes aux terrains qu'il pourra y avoir lieu d'occuper en dehors des emprises régulièrement acquises pour effectuer, soit des emprunts à l'effet de compléter les remblais, soit des dépôts à l'effet d'y loger les excédents de déblais, tous les travaux accessoires pour règlements, dressements de talus, parachèvements, gazonnements, banquettes de sûreté, etc., enfin tous terrassements supplémentaires pour forme définitive avant la mise en place du ballast ou la confection des chaussées.

Ce prix est fixé, par mètre cube mesuré au déblai, à 2 fr. 50.

N° 4. — Déblais de toute nature à effectuer sur les routes et chemins pour encastrement de la voie en accotement et en rails noyés, y compris préparation de la plate-forme de la voie courante, maintien des accès des propriétés riveraines ou des voies de communication, transport de tous les déblais soit sur les points où on pourra les utiliser, soit en dépôt en dehors des emprises régulièrement acquises, les indemnités pour l'occupation de ces lieux de dépôt, le raccordement des chaussées existantes avec la voie ferrée, enfin tous les travaux accessoires pour règlements, parachèvements, gazonnements et rétablissement des banquettes de sûreté déjà existantes, dans le cas où elles auraient été détériorées pendant l'exécution des travaux :

Par mètre linéaire de voie, 2 fr. 15.

N° 5. — Empierrements sur les voies de communication et les accès des propriétés, sur la totalité ou sur quelques-uns des points où il aura été apporté des modifications ou des améliorations, y compris la fourniture de pierres cassées à l'anneau de 6 centimètres et l'emploi en chaussée :

Le mètre cube des matériaux employés, 5 fr. 50.

§ 2. — Ouvrages d'art.

N° 6. — Déblais de toute nature à sec ou mouillés, pour fondations d'ouvrages d'art de toutes dimensions, à l'exception de la pile à construire en rivière pour diviser en deux travées le pont établi sur l'Aude, près du village de Cuxac-d'Aude, y compris blindages, batardeaux, épuisements s'il y a lieu, jet sur berges, régalage et pilonnage des déblais autour des maçonneries, au fur et à mesure de leur confection, transport et emploi ou mise en dépôt des déblais en excès :

Le mètre cube mesuré au déblai, une fois que la fondation aura été vérifiée et reconnue prête à recevoir le béton ou la maçonnerie, 2 fr. 50.

N° 7. — La préparation de la fondation de la pile à construire en rivière au pont de Cuxac sur le terrain incompressible dont les sondages ont révélé l'existence à une profondeur de 5m,50, y compris tous travaux et fournitures pour coffrages, pieux, palplanches, batardeaux, épuisements, dragages, déblais, jet en dehors de la fouille, régalage et pilonnage autour des maçonneries, évacuation des déblais en excès, continuation des épuisements, s'il y a lieu, pendant tout le temps que prendra la confection des maçonneries jusqu'à ce qu'elles soient sorties de l'eau, sera payée, sans aucun recours possible contre le département pour accident ou cas de force majeure, 8.000 francs.

Buses avec emboîtement pour l'écoulement des eaux, y compris fouille et pose, et sujétion des têtes :

N° 8. — 1° De 15 centimètres de diamètre. Le mètre linéaire, 6 francs ;

N° 9. — 2° De 20 centimètres de diamètre. Le mètre linéaire, 7 francs ;

N° 10. — 3° De 25 centimètres de diamètre. Le mètre linéaire, 10 francs ;

N° 11. — Démolition, en cas de modifications à faire aux ouvrages existants, de maçonneries avec mortier de n'importe quelle catégorie :

Le mètre cube, 3 francs ;

N° 12. — Maçonnerie de béton en chaux hydraulique et pierre cassée :

Le mètre cube, 14 francs ;

N° 13. — Maçonnerie de moellons à sec avec ou sans parements :

Le mètre cube, 7 fr. 50 ;

N° 14. — Maçonnerie de moellons ordinaires ou têtués et mortier de chaux hydraulique :

Le mètre cube, 16 francs ;

N° 15. — Maçonnerie de moellons smillés avec mortier de chaux hydraulique :

Le mètre cube, 40 francs ;

N° 16. — Maçonnerie de pierre de taille des carrières du pays :

Le mètre cube, 80 francs ;

N° 17. — Maçonnerie de dalles de recouvrement ou libage avec mortier de chaux hydraulique :

Le mètre cube, 50 francs ;

N° 18. — Maçonnerie de briques pleines avec mortier de chaux hydraulique :

Le mètre cube, 70 francs ;

N° 19. — Surfaces vues de la maçonnerie de moellons ordinaires ou têtués :

Le mètre carré, 2 fr. 25 ;

N° 20. — Surfaces vues de la maçonnerie de moellons smillés :

Le mètre carré, 4 francs ;

N° 21. — Surfaces vues de la maçonnerie de pierre de taille :

Le mètre carré, 8 francs ;

N° 22. — Surfaces vues de la maçonnerie de briques :

Le mètre carré, 2 fr. 50 ;

N° 23. — Chapes de 7 centimètres d'épaisseur, dont une couche de 5 centimètres en béton recouverte d'un enduit en mortier hydraulique de 2 centimètres :

Le mètre carré, 2 fr. 75 ;

N° 24. — Enduits en ciment Portland de 25 millimètres d'épaisseur pour fosses à piquer :

Le mètre carré, 3 francs ;

N° 25. — Longrines en bois de chêne équarri, y compris assemblage et mise en place pour fosses à piquer :

Le mètre cube, 110 francs ;

N° 26. — Cintres à la Delorme en location pour ouvrages de 3 mètres et au-dessous, y compris toutes mains-d'œuvre :

Le mètre carré de douelle, 3 francs ;

N° 27. — Charpentes en bois de sapin en location pour cintres des

ponts de plus de 3 mètres d'ouverture, y compris toutes mains-d'œuvre :

Le mètre cube, 70 francs ;

N° 28. — Boulons en fer pour cintres :

Le kilogramme, 50 centimes ;

N° 29. — Fers assemblés et mis en place pour tabliers métalliques, y compris peinture et tous frais de lançage, quelle que soit la portée de chaque travée :

Le kilogramme, 60 centimes ;

N° 30. — Le kilogramme de fonte, y compris peinture, pour ouvrages d'art, 45 centimes ;

N° 31. — Le kilogramme de plomb, 80 centimes ;

N° 32. — Le kilogramme de fer pour garde-corps, y compris peinture, 90 centimes ;

N° 33. — Longrines de pont en chêne équarri, y compris les boulons et toutes mains-d'œuvre pour mise en place :

Le mètre cube, 200 francs.

§ 3. — **Souterrains.**

N° 34. — Le mètre courant de souterrain sans revêtement, y compris le transport de tous les déblais, soit sur les points où on pourra les utiliser, soit en dépôt en dehors des entreprises régulièrement acquises, et les indemnités pour l'occupation de ces lieux de dépôt 350 francs.

Nota. — Il est entendu que, pour l'établissement des situations provisoires, on comptera :

1° La galerie, à raison de 1/3 0/0 du prix total ;

2° Les abatages, à raison de 1 0/0 du prix total ;

3° Le stross, à raison de 1/3 0/0 du prix total.

N° 35. — Le mètre courant de souterrain avec revêtement, y compris toutes les sujétions énumérées à propos de l'article précédent, 450 francs.

Nota. — Il est entendu que, pour l'établissement des situations provisoires, on comptera :

1° La galerie, à raison de 25 0/0 du prix total ;

2° Les abatages, à raison de 20 0/0 du prix total ;

3° Le stross, à raison de 15 0/0 du prix total ;

4° La maçonnerie de la calotte, à raison de 20 0/0 du prix total ;

5° Les piédroits, l'aqueduc et règlements, à raison de 20 0/0 du prix total.

N° 36. — Chacune des têtes de ces souterrains sera comptée à part., toutes mains-d'œuvre comprises, au prix de 3.500 francs.

CHAPITRE IV. — *Superstructure.*

§ 1er. — **Voie et matériel fixe.**

N° 37. — Rails, la tonne, 200 francs ;

N° 38. — Eclisses, boulons et tirefonds :

La tonne, 300 francs ;

N° 39. — Traverses en chêne et en pin, de 1m,80 × 0m.18 × 0m,12 :

La pièce, 3 francs ;

N° 40. — Changements, croisements de voie, par appareil : pour un croisement simple, 600 francs ;

N° 41. — Changements, croisements de voie, par appareil : pour un croisement en double, 800 francs ;

N° 42. — Plaques tournantes jusqu'à 3m,50 de diamètre :

La pièce, 1.200 francs ;

N° 43. — Plaques tournantes de 5 mètres à 7 mètres de diamètre :

La pièce, 2.000 francs ;

N° 44. — Plaques tournantes de grande dimension pour voitures automobiles :

La pièce, 5.600 francs ;

N° 45. — Ballast en pierres cassées ou gravier approvisionné le long de la voie ou dans des carrières à proximité :

Le mètre cube, 4 fr. 50.

NOTA. — Il est entendu que les dépenses comptées en appliquant les prix unitaires ci-dessus du n° 37 au n° 45 seront déduites de celles que l'on calculera en travaux terminés au moyen des prix ci-après du n° 46 au n° 52.

N° 46. — Voie établie sur plate-forme indépendante ou en accotement, en rails d'acier type Vignole, du poids de 20 kilogrammes par mètre linéaire, posés sur traverses en chêne dans les courbes, en pin dans les alignements droits, espacées en moyenne de 85 centimètres d'axe en axe, y compris boulons et éclisses en fer, tirefonds, fournitures de ballast en pierres cassées ou gravier, pose de la voie, ballastage et consolidation jusqu'à complet bourrage des traverses, y compris, en outre, bordure de trottoir en gazon pour la voie sur accotements :

Par mètre linéaire, 20 francs ;

N° 47. — Voie en rails d'acier pour voies d'évitement de garage et de service à établir dans les mêmes conditions que la voie courante :

Par mètre linéaire, 20 francs ;

N° 48. — Changements, croisements de voie, par appareil : pour un croisement simple, 800 francs ;

N° 49. — Changements, croisements de voie, par appareil : pour un croisement double, 1.000 francs ;

N° 50. — Plaque tournante jusqu'à 3m,50 de diamètre :

La pièce, 1.500 francs ;

N° 51. — Plaque tournante de 5 à 7 mètres de diamètre :
La pièce, 2.600 francs ;
N° 52. — Plaque tournante de grandes dimensions pour voitures automobiles :
La pièce, 7.000 francs ;
N° 53. — Ponts à bascule avec cuve en fonte de 20 tonnes :
La pièce, 2.500 francs ;
N° 54. — Grues fixes de chargement de 6 tonnes, à plateau et à noix :
La pièce, 6.000 francs ;
N° 55. — Grue roulante de chargement de 6 tonnes, montée sur truck :
La pièce, 6.000 francs ;
N° 56. — Alimentation d'eau :
La pièce, 5.000 francs ;
N° 57. — Traversée à niveau de la voie de la compagnie du Midi à écartement normal (selon toute vraisemblance, tous les travaux et toutes les installations que ces croisements nécessiteront seront exécutés par la compagnie du Midi et le département n'aura, par convention expresse, à tenir compte au concessionnaire que de ses déboursés). — Mémoire.
N° 58. — Téléphone, y compris fourniture et pose :
Le kilomètre de chemin de fer, 300 francs ;
N° 59. — Poteaux kilométriques, poteaux de rampes, pentes et courbes :
Par kilomètre de chemin de fer. — Mémoire ;
N° 60. — Disques et signaux. — Mémoire.

§ 2. — **Stations.**

N° 61. — Bâtiments à voyageurs, soit en maçonnerie, soit en poteaux de chêne ou de sapin du Nord avec remplissage en briques pleines de 12 centimètres du pays, et à rez-de-chaussée, y compris la sujétion des trottoirs sur la voie et sur la cour :
Le mètre carré (surface mesurée à l'extérieur des murs), 100 francs ;
N° 62. — Bâtiments à voyageurs avec un étage, construits dans les mêmes conditions qu'à l'article précédent :
Le mètre carré, 180 francs ;
N° 63. — Abris en bois fermés sur trois côtés et la moitié du quatrième :
Le mètre carré (surface mesurée à l'extérieur des murs), 85 francs ;
N° 64. — Plus-value par mètre carré de surface couverte en dehors des murs à l'aide d'un auvent, 25 francs ;
N° 65. — Halle ouverte (marchandises), poteaux en chêne ou en sapin du Nord, toiture (surface mesurée à l'extérieur des murs) :
Le mètre carré, 80 francs ;

N° 66. — Halle fermée (marchandises), soit en maçonnerie, soit en poteaux de chêne ou de sapin du Nord, avec remplissage en briques pleines de 12 centimètres du pays, y compris la sujétion des escaliers ou autres accès :

Le mètre carré (surface mesurée à l'extérieur des murs), 100 francs;

N° 67. — Plus-value par mètre carré de surface couverte en dehors des murs à l'aide d'un auvent, 25 francs;

N° 68. — Quai découvert entouré de lisses en bois de 25 centimètres de largeur :

Le mètre de surface horizontale (la construction des rampes ou escaliers est implicitement comprise dans le prix unitaire), 10 francs;

N° 69. — Empierrement de 15 centimètres d'épaisseur sur quai ou sur l'étendue des cours précédant les bâtiments à l'extérieur de la voie :

Le mètre cube de matériaux employés, 5 fr. 50;

N° 70. — Remise à machines, soit en maçonnerie, soit en poteaux de chêne ou de sapin du Nord avec remplissage en briques pleines de 12 centimètres du pays, petit atelier, bureau et dortoir;

Le mètre carré, 90 francs;

N° 71. — Grand atelier, soit en maçonnerie, soit en poteaux de chêne ou de sapin du Nord, avec remplissage en briques pleines de 12 centimètres du pays :

Le mètre carré, 80 francs;

N° 72. — Remise à voitures, construite dans les mêmes conditions qu'à l'article précédent :

Le mètre carré, 90 francs;

N° 73. — Clôtures en bois du type à agréer par le département :

Le mètre linéaire, 4 francs.

§ 3. — **Matériel roulant.**

N° 74. — Locomotives à six roues couplées du poids de 17 tonnes à vide et de 21 tonnes en charge complète :

L'une, 34.000 francs;

N° 75. — Voitures automobiles pour voyageurs et marchandises (type Rowan) :

L'une, 37.000 francs;

N° 76. — Voitures mixtes à voyageurs, montées sur boggies, fermées à glaces, à banquettes rembourrées et autant que possible à couloir central :

L'une, 8.400 francs;

N° 77. — Voitures pour voyageurs de 2e classe, fermées à vitres et autant que possible à couloir central :

L'une, 5.000 francs;

N° 78. — Voitures fourgons-poste :

L'une, 4.500 francs;

N° 79. — Fourgons à bagages, dont certains avec frein à main :

L'un, 3.750 francs.

N° 80. — Wagons plates-formes, dont certains avec frein à main :

L'un, 1.950 francs;

N° 81. — Wagons-tombereaux de 10 tonnes, dont certains avec frein à main :

L'un, 3.000 francs;

N° 82. — Wagons couverts, dont certains avec frein à main :

L'un, 3.250 francs ;

N° 83. — Frein à vide continu à installer sur la machine :

Par machine, 1.400 francs;

N° 84. — Frein à vide à huit sabots, pour voitures, fourgons avec appareil de commande à l'intérieur :

Par véhicule, 900 francs ;

N° 85. — Frein à vide à quatre sabots, pour voitures et fourgons :

Par véhicule, 500 francs;

N° 86. — Boyaux et raccords dont seront munis les wagons pour la communication de l'appareil de la machine avec les voitures et les fourgons :

Par wagon, 200 francs.

N° 87. — Gros outillage de l'atelier central des réparations, y compris le moteur, pièces de rechange, outillage usuel, mobilier des stations, de l'exploitation et de la voie, en en exceptant toutefois le matériel dont l'énumération est déjà faite plus haut aux articles 53 à 56 :

Par kilomètre de voie, 700 francs.

Dressé en double pour être annexé à la convention de concession en date du 24 mars 1898.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE I.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le réseau de tramways qui fait l'objet du présent cahier des charges est destiné au transport des voyageurs et marchandises.

La traction aura lieu par moteur mécanique.

Art. 2. — Ce réseau comprendra les lignes suivantes et empruntera les voies publiques ci-après désignées :

LIGNES	NUMÉROS DES ROUTES ET CHEMINS EMPRUNTÉS	
	Nationales	Vicinaux
Ouveillan-Fleury................	9	13[a], 68[c], 31[c], 18[b], 32[c]
Olonzac-Lézignan................	113	8 *bis*[a], 5[a], 11[a], 67[c], 6[b]
Lézignan-Mouthoumet...........	»	6[b], 12[c], 22[b], 3[a], 23[a], 12[a]
La Nouvelle-Pierredroite.........	9	3[a], 12[a]
Ferrals-Tuchan..................	»	11[b], 6[b], 3[a], 5[b]
Carcassonne-Caunes.............	118	1[b], 8[a]
Conques-Lastours................	»	1[b]
Castelnaudary-Belpech...........	1	19[a], 15[a], 25[c]
Fanjeaux-Saint-Denis..	119	4[a], 16[b], 3[b], 34[c], 8[c]
Thézan-Villedaigne..............	113	3[d], 3[d], 4[d], 12[a], 24[a], 1[d], 2[d]

CLASSEMENT DES CHEMINS VICINAUX

a. Grande communication 1re classe.
b. Grande communication 2e classe.
c. Intérêt commun.
d. Vicinaux ordinaires.

Art. 3. — Les projets d'exécution seront présentés dans un délai de six mois à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique.

Les travaux devront être commencés dans un délai d'un an à partir de la même date. Ils seront poursuivis et terminés de telle façon que le réseau soit en entier livré à l'exploitation dans un délai maximum de quatre ans à partir de cette déclaration.

Art. 4. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1 mètre.

La largeur des locomotives et des caisses des véhicules, ainsi que de leur chargement, ne dépassera pas $2^{m},20$, et la largeur du matériel roulant, y compris toutes saillies, notamment celles des marchepieds latéraux, restera inférieure à cette même largeur; la hauteur du matériel roulant au-dessus des rails sera, au plus, de $3^{m},50$.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entrevoie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de $1^{m},70$.

Art. 5. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 50 mètres en pleine voie. Le maximum des déclivités est fixé à 45 millimètres.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra. Un alignement droit de 20 mètres et un palier de 15 mètres seront ménagés entre les courbes ou les déclivités de sens contraire.

Le concessionnaire aura la faculté, dans des cas exceptionnels, et notamment dans les traverses et aux abords, de proposer aux disposi-

tions du présent article les modifications qui lui paraîtraient utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable du préfet.

Entre Félines et Mouthoumet les déclivités pourront être portées à 50 millimètres.

Art. 6 à 10. — *Comme au type.*

Art. 11. — Les trains normaux ne seront tenus de s'arrêter qu'aux gares, stations et haltes pour prendre ou laisser des voyageurs, bagages, messageries ou marchandises.

Les gares et stations seront établies suivant les types de la Sarthe et de Loir-et-Cher.

Les haltes ne comporteront aucune installation.

En dehors de ces gares, stations et haltes officielles, le préfet pourra autoriser l'arrêt de certains trains de foires et marchés en des points désignés à cet effet pour y prendre ou y laisser des voyageurs, messageries et marchandises.

Le préfet, sur la proposition du concessionnaire, et après enquête, pourra autoriser l'établissement d'embranchements industriels ou agricoles, et fixera en même temps les trains qui devront s'arrêter à ces embranchements.

Le nombre et l'emplacement des gares, stations et haltes seront arrêtés lors de l'approbation des projets définitifs. Il est toutefois entendu, dès à présent, qu'il sera établi des stations ou des haltes pour le service des voyageurs, suivant les indications ci-après, et que le concessionnaire pourra, avec l'approbation du préfet, créer à toute époque des gares, stations et haltes supplémentaires :

1° Neuf stations de contact avec la compagnie du Midi :

Narbonne, Lézignan, la Nouvelle, Carcassonne, Caunes, Castelnau dary, Bram, Alzonne et Villedaigne;

2° Neuf stations terminus secondaires:

Ouveillan, Fleury, Homps, Mouthoumet, Tuchan, Lastours, Belpech, Fanjeaux et Saint-Denis;

3° Neuf stations de bifurcation ou de croisement:

Ferrals, Ripaud, Villerouge-la-Crémade, Conques, Saint-Martin-le-Viel, Pierredroite, Peyrefitte, Cenne-Monestiers et Thézan;

4° Quarante stations ordinaires:

Cuxac, Vinassan, Salles-d'Aude, Montrabech, Tourouzelle, Fabrezan, Camplong, Ribaute, Lagrasse, Saint-Pierre-des-Champs, Villerouge-Termenès, Félines-Termenès, Laroque-de-Fa, Sigean, Portel, Saint-Laurent, Talairan, Villesèque-des-Corbières, Durban, Villeneuve-des-Corbières, Bagnoles, Villegly, Villeneuve-Minervois, la Caunette, Cumiès, Payra, Montauriol, Salles-sur-l'Hers, Mayreville, Pech-Luna, Plaigne, Pécharic, Villeriscle, Saissac, Raissac-sur-Lampy, Alzonne-Ville, Montséret, Saint-André-de-Roquelongue, Bizanet et Ornaisons;

5° Quarante-deux haltes :

Ouveillan (carrefour), Seilles, Raouel, Montjoie, Poste d'octroi (Nar-

bonne), Plaisance, Poste d'octroi (Narbonne), Grand-Vignes, Bellevue, la Grangette, Coursan, Celeyran, Lézignan (mairie), Saint-Jean, Sérame, Gaujac, Gibert, Bédos, Deux-Moulins, Gléon, Donos, Parazols, Pont de Ferrals, Donneuve, Col-d'Extrême, Octroi (Carcassonne), Pont-Rouge, Bezons, Laure, la Grange, Vic, Lassac, Villeneuve-la-Comptal, Sainte-Camelle, Tremezès, Cros, Cap-de-Porc, Tuilerie (Labude). Montplaisir, Prouilhe, Gaussan et des Plâtrières.

Moyens de transbordement. — Clause spéciale prescrite par la circulaire du 12 janvier 1888.

Des moyens de transbordement, commodes pour les voyageurs et les marchandises, seront assurés dans toutes les gares de jonction avec les lignes de la compagnie du Midi.

Le reste comme au type (*).

(*) Voir le type *Ann.* 1882, p. 292; et *Journal officiel* du 3 avril 1898.

LÉGISLATION ET STATISTIQUE ÉTRANGÈRES.

(N° 193)

EMPIRE D'ALLEMAGNE.

RÉSULTATS GÉNÉRAUX DE L'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER PENDANT LES EXERCICES 1896-1897 ET 1895-1896.

Les renseignements qui suivent ont été extraits du XVII[e] volume de la Statistique officielle des chemins de fer allemands, publiée par l'Office impérial des chemins de fer et intitulée : *Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands.*

A. — Réseau à voie normale.

I. — Longueurs.

DÉSIGNATION des RÉSEAUX	EXERCICE 1896-1897 — Longueurs construites — à deux ou plus de deux voies	à simple voie	totales	Longueurs moyennes exploitées	EXERCICE 1895-1896 — Longueurs construites — à deux ou plus de deux voies	à simple voie	totales	Longueurs moyennes exploitées
	km.	km.	km.	km.	km.	km.	km.	km.
…au des États (*)	15.587	27.484	43.071	42.978	14.876	26.768	41.644	41.352
Lignes exploitées par les États	»	79	79	79	»	104	104	104
Lignes exploitées par les compagnies	666	2.355	3.021	2.908	933	2.579	3.512	3.471
Totaux	16.253	29.918	46.171	45.965	15.809	29.451	45.260	44.927

(*) Y compris les lignes concédées exploitées pour le compte des États.

II. — Dépenses d'établissement et effectif du matériel roulant.

Désignation des réseaux	Exercice 1896-1897 — Dépenses d'établissement	Exercice 1896-1897 — Effectif du matériel roulant — Locomotives	Voitures à voyageurs	Wagons et fourgons	Exercice 1895-1896 — Dépenses d'établissement	Exercice 1895-1896 — Effectif du matériel roulant — Locomotives	Voitures à voyageurs	Wagons et fourgons
	milliers de francs				milliers de francs			
Réseau des États	13.934.248	15.691	30.873	329.389	13.427.362	15.256	29.446	[illegible]
Réseau concédé — Lignes exploitées par les États	17.516	10	20	116	25.712	21	38	[illegible]
Réseau concédé — Lignes exploitées par les Compagnies	552.901	649	1.498	16.887	805.066	830	1.939	[illegible]
Totaux	14.504.665	16.350	32.391	346.392	14.258.140	16.107	31.423	[illegible]

III. — Transport des voyageurs.

Désignation des réseaux	Exercice 1896-1897 — Nombre de voyageurs transportés — à toute distance	à un kilomètre	Recettes du transport des voyageurs — totales	par voyageur kilomètre	Exercice 1895-1896 — Nombre de voyageurs transportés — à toute distance	à un kilomètre	Recettes du transport des voyageurs — totales	par voyageur kilomètre
	milliers	milliers	milliers de francs	centimes	milliers	milliers	milliers de francs	centimes
Réseau des États	618.169	14.647.065	517.561	3,54	552.484	13.202.876	481.020	[illegible]
Réseau concédé — Lignes exploitées par les États	980	12.929	542	4,18	1.300	16.617	680	[illegible]
Réseau concédé — Lignes exploitées par les Compagnies	27.487	457.338	17.073	3,74	38.549	697.791	25.766	[illegible]
Totaux et moyennes	646.636	15.117.332	535.176	3,54	592.333	13.917.284	507.466	[illegible]

IV. — Transport des marchandises.

DÉSIGNATION des RÉSEAUX	EXERCICE 1896-1897				EXERCICE 1895-1896			
	NOMBRE DE TONNES TRANSPORTÉES (*)		RECETTES DU TRANSPORT DES MARCHANDISES		NOMBRE DE TONNES TRANSPORTÉES (*)		RECETTES DU TRANSPORT DES MARCHANDISES	
	à toute distance	à un kilomètre	totales	par tonne kilom.	à toute distance	à un kilomètre	totales	par tonne kilom.
	milliers	milliers	milliers de francs	centimes	milliers	milliers	milliers de francs	centimes
…au des États	252.257	25.822.106	1.257.930	4,87	224.940	24.078.132	1.172.490	4,87
[illegible] Lignes exploitées par les États	543	9.643	818	8,48	1.062	17.939	1.450	8,08
[illegible] Lignes exploitées par les Compagnies	17.828	840.340	43.488	5,17	22.052	1.019.492	56.189	5,51
Totaux et moyennes	270.628	26.672.089	1.302.236	4,89	248.054	25.115.562	1.230.129	4,90

(*) Y compris les marchandises à grande vitesse, et non compris les transports gratuits.

V. — Résultats financiers de l'exploitation.

DÉSIGNATION des RÉSEAUX	EXERCICE 1896-1897				EXERCICE 1895-1896			
	RECETTES totales	DÉPENSES d'exploitation	PRODUIT net kilométrique	RAPPORT du produit net au capital d'établissement	RECETTES totales	DÉPENSES d'exploitation	PRODUIT net kilométrique	RAPPORT du produit net au capital d'établissement
	milliers de francs	milliers de francs	francs	0/0	milliers de francs	milliers de francs	francs	0/0
…au des États	1.914.067	1.065.436	19.994	6,18	1.776.659	1.010.715	18.740	5,79
[illegible] Lignes exploitées par les États	2.765	1.250	3.371	1,51	2.865	1.926	9.037	3,65
[illegible] Lignes exploitées par les Compagnies	69.414	38.551	10.564	5,66	92.586	52.499	11.597	5,01
Totaux et moyennes	1.986.246	1.105.237	19.358	6,15	1.872.110	1.065.140	18.161	5,74

VI. — Accidents survenus dans l'exploitation.

EXERCICES	NATURE DES ACCIDENTS				VICTIMES DES ACCIDENTS SURVENUS AUX TRAINS EN MARCHE								VICTIMES DE LEUR PROPRE FAUTE OU IMPRUDENCE (**)							
	Déraillements	Collisions	Accidents divers (*)	Ensemble	Voyageurs		Agents en service		Autres personnes		Ensemble		Voyageurs		Agents en service		Autres personnes (***)		Ensemble	
					tués	blessés	tués	blessés	tuées	blessées	tués	blessés	tués	blessés	tués	blessés	tuées	blessées	tués	blessés
1896-1897	457	281	2.398	.136	4	153	19	202	11	29	34	384	38	115	444	1.287	226	183	728	[illegible]
1895-1896	447	261	2.183	2.891	8	143	23	172	8	45	39	360	52	111	387	1.140	247	169	686	[illegible]

(*) Collisions aux passages à niveau, incendies dans les trains, explosions de chaudières et autres accid[ents] ayant occasionné la mort ou des lésions corporelles.
(**) Y compris, en ce qui concerne les agents d'exploitation, les victimes d'accidents divers surv[enus en] service.
(***) Non compris les suicides.

B. — Réseau à voie étroite.

I. — Longueurs. — Dépenses d'établissement. Effectif et coût du matériel roulant.

EXERCICES	LONGUEURS		DÉPENSES D'ÉTABLISSEMENT		LOCOMOTIVES		VOITURES À VOYAGEURS		FOURGONS À BAGAGES		WA[GONS] À MA[RCHANDISES]	
	construites	moyennes exploitées	totales	moyennes par kilomètre	nombre	coût moyen d'une locomotive	nombre	coût moyen d'une voiture	nombre	coût moyen d'un fourgon	nombre	coût moyen d'un [illegible]
	km.	km.	milliers de fr.	francs		francs		francs		francs		fr[ancs]
1896-1897.....	1.318	1.303	95.576	72.490	284	25.240	747	5.063	135	2.985	6.190	1.[illegible]
1895-1896.....	1.297	1.284	94.032	72.477	270	24.227	710	4.857	128	2.927	5.967	1.[illegible]

II. — Transport des voyageurs et des marchandises.

EXERCICES	NOMBRE DE VOYAGEURS TRANSPORTÉS		RECETTES DU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET BAGAGES		NOMBRE DE TONNES TRANSPORTÉES		RECETTES DU TRANSPORT DES MARCHANDISES	
	à toute distance	à un kilomètre	totales	par kilomètre exploité	à toute distance	à un kilomètre	totales	par kilomètre exploité
	milliers	milliers	milliers de francs	francs	milliers	milliers	milliers de francs	francs
1896-1897	13.158	100.132	4.008	3.444	5.169	60.319	4.775	3.681
1895-1896	12.248	92.846	3.820	3.315	4.072	55.547	4.289	3.351

III. — Résultats financiers de l'exploitation.

EXERCICES	RECETTES BRUTES		DÉPENSES D'EXPLOITATION		PRODUIT NET		RAPPORT POUR CENT	
	totales	kilométriques	totales	kilométriques	total	kilométrique	des dépenses aux recettes	du produit net au capital d'établissement
	francs	francs	francs	francs	francs	francs		
1896-1897.......	9.055.957	6.951	6.078.096	4.666	2.977.861	2.285	67,12	3,12
1895-1896.......	8.358.227	6.505	5.762.671	4.485	2.595.556	2.020	68,95	2,76

(N° 194)

RÉPUBLIQUE ARGENTINE.

RÉSULTATS GÉNÉRAUX DE L'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER PENDANT LES ANNÉES 1896 ET 1895 (*).

A. — Longueurs et dépenses d'établissement (1).

Désignation des réseaux	(2) Longueurs moyennes exploitées	Longueurs au 31 décembre: Avec voie simple	Avec voie double	Totales	Voies accessoires	Capital d'établissement: Total	[illegible]
	km.	km.	km.	km.	km.	milliers de francs	[illegible]
Chemins de fer appartenant à la Nation	1.724	1.733	»	1.733	136	274.794	[illegible]
Chemins de fer concédés par la Nation — avec garantie	1.500	1.502	»	1.502	123	274.927	[illegible]
Chemins de fer concédés par la Nation — sans garantie	8.345	8.141	387	8.528	1.121	1.575.042	[illegible]
Chemins de fer concédés par les Provinces	2.700	2.700	»	2.700	196	364.368	[illegible]
Totaux et moyennes... 1896	14.269	14.076	387	14.463	1.576	2.489.131	[illegible]
Totaux et moyennes... 1895	—	13.737	382	14.119	1.513	2.426.799	[illegible]

(1) Les conversions sont faites à raison de 5 francs à la piastre-or.
(2) Largeurs de voie de 1m,676, de 1m,435 et de 1 mètre.

(*) D'après la publication de la Direction des Chemins de fer nationaux de la République, intitulée *Estadistica de los ferrocarriles en explotacion*, tomo V, año 1896; Buenos-Aires, 1897, 1 vol. in-8° avec cartes. — Le groupement des chemins de fer a été modifié depuis 1895; certaines lignes, notamment, ne jouissent plus de la garantie.

B. — Effectif du matériel roulant au 31 décembre et parcours des trains.

Désignation des réseaux	Locomotives	Véhicules de toute nature: Voitures à voyageurs	Fourgons	Wagons à marchandises	(1) Total	Parcours des locomotives: Pour la traction des trains	Pour les manœuvres, etc.	Nombre d'essieux-kilomètres: (2) Voitures à voyageurs	Wagons à marchandises
						milliers de km.	milliers de km.	milliers	milliers
Chemins de fer appartenant à la Nation.	117	148	66	1.594	1.808	1.671	537	8.524	53.832
Chemins de fer concédés par la Nation, avec garantie.	113	132	79	2.327	2.538	2.063	749	10.132	119.530
Chemins de fer concédés par la Nation, sans garantie.	765	925	689	24.539	26.153	17.598	5.363	156.643	732.231
Chemins de fer concédés par les Provinces	144	241	96	3.496	3.833	3.097	1.360	22.320	140.034
Totaux... 1896....	1.139	1.446	930	31.956	34.332	24.429	8.009	197.619	1.045.627
Totaux... 1895....	1.125	1.444	944	31.626	34.014	22.272	8.283	181.862	973.553

(1) Non compris les wagons spéciaux (réservoirs d'eau ou de gaz, grues, véhicules de secours, etc.).
(2) Pour les fourgons, le total a été de 97.622.000 en 1896 et de 90.118.000 en 1895.

C. — Mouvement des voyageurs et des marchandises.

Désignation des réseaux	Nombre de voyageurs à toute distance (1): 1re classe	2e classe	Total	Voyageurs à un kilomètre: 1re classe	2e classe	Total	Nombre de tonnes de marchandises: à toute distance (2)	à un kilomètre (3)
	milliers	milliers	milliers	milliers	milliers	milliers	milliers	milliers
Chemins de fer appartenant à la Nation............	75	215	290	4.761	11.805	16.566	721	78.635
Chemins de fer concédés par la Nation, avec garantie.	71	160	231	7.620	12.215	19.835	753	156.620
Chemins de fer concédés par la Nation... sans garantie.	8.679	7.080	15.759	290.621	298.870	589.491	7.601	1.283.650
Chemins de fer concédés par les Provinces..........	290	679	969	14.302	28.453	42.755	1.839	206.592
Totaux.... 1896.........	9.115	8.134	17.249	317.304	351.343	668.647	(4) 10.914	1.725.497
Totaux.... 1895.........	7.591	6.982	14.573	286.494	309.047	595.541	9.649	1.386.254

(1) Parcours moyen d'un voyageur : 39 km. en 1896, 41 km. en 1895.
(2) Y compris comme grande vitesse : 105.000 t. en 1896 et 86.000 t. en 1895.
(3) — : 19.175.000 t. km. en 1896 et 12.772.000 t. km. en 1895.
(4) Parcours moyen d'une tonne de marchandises : 158 km. en 1896 et 144 en 1895.

D. — Recettes de l'exploitation.

Désignation des réseaux	Voyageurs (1)	Excédents de bagages	Grande vitesse	Petite vitesse (2)	Recettes totales (3)	Recettes par train-kilomètre	Recettes [illegible] kilom[illegible] exploi[illegible]
	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	francs	francs
Chemins de fer appartenant à la Nation	1.020	20	100	4.195	5.635	3,37	3.2[illegible]
Chemins de fer concédés par la Nation, avec garantie	1.470	25	75	6.815	8.530	4,13	5.6[illegible]
Chemins de fer concédés par la Nation, sans garantie	31.865	420	4.300	83.510	126.675	7,20	15.1[illegible]
Chemins de fer concédés par les Provinces	2.955	35	170	11.570	15.415	4,98	5.7[illegible]
Totaux 1896	37.310	505	4.645	106.090	156.255	6,39	10.9[illegible]
Totaux 1895	30.743	424	3.700	91.053	131.971	5,90	9.30[illegible]

(1) Recette moyenne par voyageur kilométrique : 0 fr. 056 en 1896 et 0 fr. 051 en 1895.
(2) — tonne — : 0 fr. 0615 en 1896 et 0 fr. 065 en 1895.
(3) Y compris les recettes diverses et les recettes accessoires.

E. — Dépenses et produit net de l'exploitation.

Désignation des réseaux	Dépenses totales de l'exploitation	Répartition des diverses natures de dépenses: Voie et bâtiments	Traction	Trafic	Mouvement et matériel roulant	Administration	Excédents des recettes sur les dépenses	Rapport 0/0 des dépenses aux recettes	[illegible]
	milliers de francs	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	milliers de francs		
Chemins de fer appartenant à la Nation	5.615	25,25	32,66	11,03	19,21	11,85	20	99	0,[illegible]
Chemins de fer concédés par la Nation, avec garantie	6.220	24,91	27,91	14,94	13,34	18,90	2.310	73	1,[illegible]
Chemins de fer concédés par la Nation, sans garantie	58.485	21,29	31,53	20,64	13,77	12,77	68.190	46	4,[illegible]
Chemins de fer concédés par les Provinces	10.085	19,26	31,43	18,17	16,15	14,99	5 330	65	1,[illegible]
Totaux 1896	80.405	21,59	31,32	19,22	14,41	13,46	75.850	51	3,[illegible]
Totaux 1895	69.233	20,23	31,32	19,32	15,22	13,91	62.738	52	2,[illegible]

F. — Accidents.

Désignation des réseaux	Déraillements			Collisions			Divers (1)			Ensemble (2)		
	Nombre d'accidents	Victimes		Nombre d'accidents	Victimes		Nombre d'accidents	Victimes		Nombre d'accidents	Victimes	
		Tuées	Blessées		Tuées	Blessées		Tuées	Blessées		Tuées	Blessées
Chemins de fer appartenant à la Nation	30	»	»	10	»	»	5	1	1	45	1	1
Chemins de fer concédés par la Nation... avec garantie.	13	»	»	»	»	»	29	7	25	42	7	25
Chemins de fer concédés par la Nation... sans garantie.	359	»	11	26	2	8	312	137	129	697	139	158
Chemins de fer concédés par les Provinces	14	»	»	4	»	»	22	12	8	40	12	8
Totaux... 1896 (3)	416	»	11	40	2	8	368	157	163	824	159	182
Totaux... 1895	341	2	2	27	»	1	612	163	128	980	165	131

(1) Y compris les suicides.
(2) Non compris les accidents des ateliers, ni ceux dits de la voie, et survenus aux travailleurs posant, réparant des voies, etc., en dehors du fait de l'exploitation.
(3) Soit une proportion de 0,71 tué et 0,75 blessé par 100.000 trains-kilomètres et de 1 tué et 1,07 blessé par 100.000 voyageurs.

(N° 195)

AUTRICHE-HONGRIE.

RÉSULTATS GÉNÉRAUX DE L'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER PENDANT LES ANNÉES 1896 ET 1895.

Les renseignements qui suivent ont été extraits du XLVII[e] volume de la Statistique de l'Union des Administrations des chemins de fer Allemands, publiée à Berlin en 1898, sous le titre : *Statistische Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.*

A. — LONGUEURS. — DÉPENSES D'ÉTABLISSEMENT. — EFFECTIF DU MATÉRIEL ROULANT

ANNÉES	LONGUEURS CONSTRUITES AU 31 DÉCEMBRE			LONGUEURS moyennes exploitées pendant l'année	DÉPENSES D'ÉTABLISSEMENT		EFFECTIF DU MATÉRIEL ROULANT AU 31 DÉCEMBRE				
	lignes principales	lignes secondaires	ensemble		totales	kilométriques	locomotives	tenders	voitures à voyageurs	wagons à marchandises	wagons-postes
	km.	km.	km.	km.	milliers de francs	francs					
1896 ..	21.185	7.852	29.037	29.739	7.940.630	272.686	6.640	5.245	14.222	147.587	[illegible]
1895 ..	21.043	7.022	28.663	28.663	7.717.823	274.557	6.304	5.142	13.507	144.341	[illegible]

B. — TRANSPORT DES VOYAGEURS.

ANNÉES	NOMBRE DE VOYAGEURS A UN KILOMÈTRE					RECETTES DES VOYAGEURS									
						1re classe		2e classe		3e classe		4e classe		ensemble (**)	
	1re classe	2e classe	3e classe	4e classe	ensemble (*)	totales	par voyageur kilomètre	totales	par voyageur kilomètre	totales	par voyageur kilomètre	totales	par voyageur kilomètre	totales	par voyageur kilomètre
	en millions					milliers de fr.	cent.	milliers de fr.	cent.	milliers de francs	cent.	milliers de fr.	cent.	milliers de francs	cent.
1896	175	1.056	4.355	5	5.995	12.907	7,35	49.171	4,66	115.388	2,65	125	2,37	183.80[illegible]	3,0[illegible]
1895	169	1.011	4.265	6	5.800	12.036	7,11	46.869	4,64	108.009	2,53	130	2,11	172.62[illegible]	2,9[illegible]

(*) Y compris les militaires. (**) Y compris les recettes du transport des militaires.

C. — Transport des marchandises.

Années	Grande vitesse			Petite vitesse			Animaux vivants			Recettes du transport des marchandises (*)	
	Nombre de tonnes transportées à un kilomètre	Recettes totales	Recettes moyennes par tonne kilométrique	Nombre de tonnes transportées à un kilomètre	Recettes totales	Recettes moyennes par tonne kilométrique	Nombre de tonnes transportées à un kilomètre	Recettes totales	Recettes moyennes par tonne kilométrique	Recettes totales	Moyennes par tonne kilométrique
	milliers	milliers de francs	cent.	milliers	milliers de francs	cent.	milliers	milliers de francs	cent.	milliers de francs	cent.
1896	112.386	22.487	20,0	11.805.671	549.28[illegible]	4,6	213.541	17.450	8,2	595.577	4,9
1895	102.478	21.037	20,5	11.119.094	50[illegible].607	4,5	230.557	20.106	8,7	549.308	4,8

(*) Y compris les recettes accessoires.

D. — Résultats financiers de l'exploitation.

Années	Recettes		Dépenses		Rapport des dépenses aux recettes	Produit net		Rapport du produit net aux dépenses d'établissement
	totales	kilométriques	totales	kilométriques		total	kilométrique	
	francs	francs	francs	francs	0/0	francs	francs	0/0
1896	798.621.020	27.764	428.187.301	14.826	53,6	370.433.719	12.938	4,7
1895	740.208.532	26.604	403.935.106	14.451	54,6	336.273.426	12.153	4,4

E. — Accidents survenus dans l'exploitation.

Années	Nature des accidents				Victimes des accidents survenus dans l'exploitation								Victimes de leur propre faute ou imprudence (*)							
	Déraillements	Collisions	Accidents divers	Ensemble	Voyageurs		Agents		Autres personnes		Ensemble		Voyageurs		Agents		Autres personnes		Ensemble	
					tués	blessés	tués	blessés	tuées	blessées	tués	blessés	tués	blessés	tués	blessés	tuées	blessées	tués	blessés
1896	392	184	2.484	3.060	2	87	9	324	1	26	12	437	16	104	167	928	128	168	311	1.200
1895	400	173	2.228	2.801	1	110	11	204	5	38	17	352	20	83	158	704	133	145	311	932

(*) Y compris les suicides.

(N° 196)

ÉTATS-UNIS DU VÉNÉZUÉLA.

LOI SUR LA CONSTRUCTION ET L'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER.

Le Congrès des États-Unis de Vénézuéla décrète :

ARTICLE PREMIER.

Le Pouvoir Exécutif National est autorisé à contracter pour la construction et l'exploitation des chemins de fer sur le territoire de la République, en se conformant à la présente loi.

ART. 2.

Le Gouvernement de la République pourra accorder des concessions pour un temps n'excédant pas quatre-vingt-dix-neuf ans. Passé ce délai, les lignes ferrées, avec tout leur matériel fixe et roulant, leurs magasins et bureaux, le tout en parfait état d'entretien, passeront au nombre des propriétés nationales.

Suivant ce qu'il sera stipulé dans chacune d'elles, ces concessions pourront être accordées avec un privilège exclusif, du moins pour une période n'excédant pas quarante années.

Le Gouvernement se réserve, pour chaque concession, le droit de racheter la ligne et son outillage, à quelque époque que ce soit, après une période de vingt-cinq ans écoulés depuis que la ligne aura été terminée et ouverte officiellement au service public.

Pour effectuer ledit rachat, il devra faire connaître son inten-

tion à la Compagnie exploitante à six mois de préavis; ce rachat se fera à la volonté du Gouvernement, soit sur estimation et moyennant paiement d'une prime de 20 0/0 sur la valeur marchande de l'entreprise, soit moyennant remboursement des valeurs qui représentent son capital, avec majoration de 10 0/0.

Le prix du rachat auquel se réfère le présent article sera payé à la Compagnie et à sa satisfaction, lors de la prise de possession de la ligne par le Gouvernement.

ART. 3.

Les concessions seront faites à des Syndicats ou à des Compagnies nationales ou étrangères dûment constituées; on pourra aussi les accorder à tous individus présentant des garanties suffisantes, suivant les termes de la présente loi.

ART. 4.

On considèrera les chemins de fer comme partagés en deux catégories : les *voies provisoires* et les *voies définitives*.

Pour les voies provisoires, l'écartement entre les rails sera de 75 centimètres, et le rayon minimum des courbes de 30 mètres.

Pour les voies définitives, l'écartement entre les rails sera de 1^m,07, et le rayon minimum des courbes de 60 mètres.

Les déclivités, tant sur les voies provisoires que sur les voies définitives, n'excéderont pas 3 0/0, sauf dans les cas où l'on fera usage de systèmes spéciaux pour assurer l'adhérence.

ART. 5.

Le Gouvernement National pourra contribuer à la construction des chemins de fer qui, sur décision du Pouvoir Exécutif National, seraient déclarés d'utilité publique, et cela sous la forme du versement d'une certaine somme d'argent pour chaque section de 20 kilomètres, complètement achevée.

Le montant de cette subvention pour chaque section sera fixé, eu égard aux plans et profils qui doivent être présentés par le concessionnaire, en vertu des dispositions de l'article 7; il ne pourra excéder en aucun cas les tarifs qui sont stipulés ci-après :

Tarifs des subventions. — Pour les voies provisoires : 10.000 bo-

livars (*) par kilomètre pour les voies ferrées en terrain plan; 20.000 bolivars par kilomètre pour les voies ferrées en terrain quelque peu accidenté, difficile ou exigeant des ouvrages d'art; enfin 30.000 bolivars par kilomètre pour les voies ferrées en pays de montagnes.

Pour les voies définitives, lorsqu'elles sont définitives dès leur origine, 20.000 bolivars par kilomètre pour les voies ferrées en terrain plan; 40.000 bolivars par kilomètre pour les voies ferrées en terrain quelque peu accidenté, difficile ou exigeant des ouvrages d'art; enfin 60.000 bolivars par kilomètre pour les voies ferrées en pays de montagnes.

ART. 6.

Tout concessionnaire de chemins de fer est, suivant l'importance de la concession, obligé de constituer un dépôt de 50.000 à 100.000 bolivars en or ou l'équivalent en titres de la dette publique du Vénézuéla, dans les caisses d'une banque; et cela à titre de garantie du commencement des travaux et de leur continuation dans les délais stipulés par les termes de la concession. Ce dépôt devra être effectué huit mois après l'approbation du contrat de concession par le Congrès National; il sera rendu aux concessionnaires quand sera terminée et reçue par le Gouvernement National la première section de 20 kilomètres. Le fait de n'avoir pas constitué ledit dépôt dans le délai fixé sera considéré comme une cause suffisante pour que la concession soit déclarée caduque. Quand, par suite du non-accomplissement par les concessionnaires des stipulations garanties par ce dépôt, celui-ci devient propriété du Gouvernement, la valeur qui le représente est immédiatement employée à augmenter la dette inscrite pour la partie correspondant à l'Instruction publique.

De la même façon, avant de solliciter du Gouvernement National une concession de chemins de fer, le pétitionnaire devra déposer dans les caisses de l'Instruction publique une somme de 20 bolivars en or pour chaque kilomètre dont il demande la concession, ou son équivalent en titres de la dette publique du Vénézuéla. Immédiatement après approbation du contrat de concession par le Congrès National, cette somme sera employée à augmenter la dette inscrite qui correspond à l'Instruction publique.

(*) Valeur nominale du bolivar : 5 francs.

ART. 7.

Dans chaque concession on stipulera l'époque à laquelle devront être commencés les travaux ; ce temps, en aucun cas, n'excédera douze mois à partir de la date de l'approbation de la convention par le Congrès National. On fixera également dans chaque concession l'époque précise à laquelle la ligne devra être terminée et ouverte au service public, le concessionnaire demeurant forcé de présenter au Gouvernement, pour en obtenir l'approbation, les plans généraux de la ligne, les plans, profils longitudinaux et profils transversaux définitifs de chaque section, trois mois avant de faire entamer les travaux. C'est seulement pour des cas fortuits ou de force majeure que le concessionnaire aura droit à la prorogation des délais impartis, tant pour le commencement des travaux que pour la présentation des plans, sections et profils, ou pour l'achèvement desdits travaux. Mais, en quelque circonstance que ce soit, les prorogations ne pourront être accordées que dans la limite d'une stricte compensation du temps pendant lequel se seront fait sentir le cas fortuit ou la force majeure.

ART. 8.

Le Gouvernement National pourra exiger que les voies provisoires soient transformées en voies définitives, quand leur fréquentation kilométrique annuelle arrivera au chiffre de 80.000 tonnes pendant deux années consécutives, c'est-à-dire quand la somme du produit du nombre des unités transportées annuellement par le nombre de kilomètres qu'elles ont parcourus, divisée par la longueur de la ligne en kilomètres, donnera ledit chiffre comme quotient. Chaque tonne de marchandises sera comptée pour une unité et chaque voyageur sera compté de même pour une unité.

Le Gouvernement pourra exiger que cette substitution se fasse dans un délai de cinq ans, à compter de la date à laquelle il aura été notifié à la Compagnie qu'elle doit procéder à la construction de la voie définitive.

ART. 9.

Les tarifs de voyageurs et de marchandises seront fixés de concert avec le Gouvernement National, qui aura le droit de les

réduire quand les produits nets de l'exploitation dépasseront 12 0/0 du capital de la Compagnie pour les voies provisoires et 8 0/0 pour les voies définitives. La réduction des tarifs se fera de manière que le capital de la Compagnie, en supposant un trafic égal à celui de la dernière année, reçoive un intérêt de 12 ou de 8 0/0 respectivement.

ART. 10.

Dans tout contrat de concession il sera stipulé que le transport des correspondances qu'expédient les bureaux de poste sera, à perpétuité, gratuit sur toute la longueur de la ligne, et que, de même à perpétuité, il n'y sera payé que demi-tarif pour les troupes et transports du Gouvernement, ainsi que pour les employés publics en service.

ART. 11.

Le Gouvernement de la République concédera aux entreprises de chemins de fer la propriété des terrains incultes qu'occuperont la plate-forme de la voie, ses stations, ses bureaux et magasins; il pourra, en outre, leur concéder une quantité plus considérable des dits terrains, suivant l'importance de la voie, et de l'un et de l'autre côté de la dite voie. Cette concession de terrains incultes ne se fera point sous la forme d'une bande continue de l'un et de l'autre côté de la ligne; entre les bandes ou portions de terrains que l'on cédera à l'entreprise du chemin de fer, on devra toujours réserver une parcelle équivalente.

Le droit de propriété qu'on octroyera ainsi à l'entreprise sur les terrains incultes ne deviendra effectif qu'au moment où le chemin de fer aura été ouvert au service public.

ART. 12.

Le Gouvernement National accorde, pour la construction et l'exploitation des lignes qui sont concédées, les franchises et privilèges ci-après:

a) Droit d'exproprier, en se conformant à la loi, les terrains de propriétés particulières qui sont nécessaires pour la voie, les déviations, bureaux, magasins et dépôts.

Le pouvoir exécutif ordonnera l'expropriation et la Compagnie payera les indemnités conformément à la loi;

b) Faculté d'introduire, libres de droits de douane, pendant toute la durée du privilège exclusif, les matériaux, machines, matières métalliques, les outils et approvisionnements qui peuvent être nécessaires à la construction, à l'exploitation et à l'entretien de la ligne et des bâtiments destinés à la Compagnie : celle-ci se soumettra du reste aux dispositions du « Code des Douanes » et des autres lois sur la matière ;

c) Faculté de prendre sans indemnité aucune, sur les terrains qui sont la propriété de la Nation, tout le bois et tous les autres matériaux dont il peut être besoin pour la construction de la ligne ;

d) Exonération de tout impôt national, excepté le droit de timbre, perçu au bénéfice de l'Instruction publique ;

e) Privilège d'acquérir avec droit de préférence sur toute autre personne ou Compagnie, en remplissant les formalités légales, toutes les mines ou carrières pouvant se rencontrer sur le tracé des chemins de fer qui pourront être établis postérieurement à la présente loi.

ART. 13.

Les Compagnies demeureront obligées de fournir au Gouvernement tous les renseignements qu'il leur demandera au sujet de leur entreprise ; elles devront produire leurs livres, documents et pièces justificatives, et publier hebdomadairement un relevé du mouvement sur leurs lignes.

ART. 14.

Toutes les Compagnies auront leur domicile social dans la Capitale de la République, ou dans la ville tête de ligne de leur réseau, ainsi qu'un représentant accrédité dans la Capitale de la République ; sans que cela puisse les empêcher, d'ailleurs, de posséder un domicile social à l'Étranger.

ART. 15.

Les concessions ne pourront être rétrocédées, ni en tout, ni en partie, à un Gouvernement étranger ; et, pour que les rétrocessions entre particuliers, syndicats ou Compagnies soient valables, elles devront être préalablement approuvées par le Pouvoir Exécutif National.

ART. 16.

Tous les doutes et controverses qui pourront s'élever relativement aux concessions seront tranchés par les tribunaux de la République et, en aucun cas, ils ne pourront donner matière à des réclamations internationales.

ART. 17.

Les concessions de chemin de fer ne se feront qu'en vertu de conventions.

ART. 18.

Le Pouvoir Exécutif National est autorisé à établir des règlements pour l'application de la présente loi.

ART. 19.

Sont abrogées toutes les lois et dispositions sur la matière.

Fait au Palais législatif fédéral, à Caracas, le 17e jour du mois de mai 1897, année LXXXVI de l'Indépendance et XXXIX de la Fédération.

Le Président de l'Assemblée des sénateurs,
P. FERRES CORDERO.

Le Secrétaire de l'Assemblée des Sénateurs,
FRANCISCO PIMENTEL.

Le Président de la Chambre des députés,
JOSÉ M. RIVAS.

Le Secrétaire de la Chambre des députés,
M. CABALLERO.

Au Palais fédéral de Caracas, le 31 mai 1897, année LXXXVI de l'Indépendance et XXXIX de la Fédération.

Que la présente loi soit exécutée et qu'on veille à son exécution.

JOAQUIN CRESPO.

Contresigné :
Le Ministre des travaux publics,
J. M. ORTEGA MARTINEZ.

PERSONNEL.

(N° 197)

I. — INGÉNIEURS.

1° NOMINATION.

Décret du 27 juillet 1898. — M. **Connétable** (Eugène), Conducteur de 2e classe, est nommé Ingénieur ordinaire de 3e classe au Corps national des Ponts et Chaussées, pour prendre rang à dater du 1er août 1898.

2° CONGÉS ILLIMITÉS.

Arrêté du 16 juillet 1898. — M. **Weill** (Horace), Ingénieur ordinaire de 1re classe, en congé pour affaires personnelles, est mis, sur sa demande, en congé illimité et autorisé à entrer, en qualité d'Ingénieur-Conseil, au service de la Société de traction électrique sur les voies navigables.

Arrêté du 20 *juillet*. — M. **Théry**, Ingénieur ordinaire de 2e classe attaché, à la résidence d'Albi, à divers services de navigation et de chemins de fer, est mis, sur sa demande, en congé illimité et autorisé à entrer au service de la Compagnie des chemins de fer du Midi, en qualité d'Ingénieur attaché au service central.

3° RETRAITES.

	Date d'exécution.
M. **Marchat**, Ingénieur en Chef de 2e classe....	2 sept. 1898
M. **Baumgartner**, Ingénieur en Chef de 1re classe.	9 sept. 1898
M. **Lucas**, Ingénieur en Chef de 1re classe......	3 oct. 1898
M. **Courtois**, Ingénieur en Chef de 1re classe....	14 oct. 1898

4° DÉCISIONS DIVERSES.

Arrêté du 16 juillet 1898. — M. **Walckenaer**, Ingénieur en Chef de 2e classe des Mines, à Paris, est nommé Professeur du cours de machines à vapeur à l'École nationale des Ponts et Chaussées, en remplacement de M. **Hirsch**, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Arrêté du 20 juillet. — M. **Jacquerez** (Émile), Ingénieur ordinaire de 1re classe, détaché au service du Gouvernement ottoman, en qualité de Directeur des travaux d'amélioration du Tigre, est attaché, à la résidence d'Albi, aux services ci-après désignés, en remplacement de M. **Théry**, mis en congé illimité, savoir :

1° Service de la navigation du Tarn, — 1er arrondissement;

2° Études et travaux relatifs au régime général du bassin du Tarn, — 5e arrondissement ;

3° Arrondissement unique (lignes d'Albi à Saint-Affrique et de Carmaux à Rodez, — section comprise entre Carmaux et l'extrémité de la culée rive droite du viaduc sur le Viaur), du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **de Volontat**.

Arrêté du 30 juillet. — M. **Collard**, Ingénieur ordinaire de 1re classe attaché, à la résidence de Grenoble, au service ordinaire du département de l'Isère, au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Rivoire-Vicat** et au service du Contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, est chargé, en outre, des fonctions de Chef de l'exploitation du chemin de fer de Saint-Georges-de-Commiers à La Mure.

Arrêté du 4 août. — M. **Prince**, Ingénieur ordinaire de 2e classe attaché, à la résidence de Tours, au service ordinaire du département d'Indre-et-Loire et aux services du Contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer de l'État et d'Orléans, cesse d'être chargé du 1er arrondissement du service de l'Inspection de la voie et des bâtiments du réseau de l'État.

Idem. — M. **Bauer** (Henri), Ingénieur ordinaire de 3e classe attaché, à la résidence de Tours, au service ordinaire du département d'Indre-et-Loire, au service de la 3e section de la naviga-

tion de la Loire et aux services de chemins de fer confiés à MM. les Ingénieurs en Chef **de Préaudeau** et **Faure**, est chargé, en outre, du 1er arrondissement du service de l'Inspection de la voie et des bâtiments des chemins de fer de l'État, en remplacement de M. **Prince**.

Arrêté du 9 *août* 1898. — M. **Daumas** (Charles), Conducteur de 1re classe, chargé de l'intérim des fonctions d'Ingénieur ordinaire du service de l'arrondissement de Redon et du 2e arrondissement du service du canal de Nantes à Brest, — 1re section, est chargé, à titre définitif, des fonctions d'Ingénieur ordinaire des mêmes services.

Arrêté du 13 *août*. — M. **Doniol** (Albert), Ingénieur ordinaire de 3e classe chargé, à la résidence de Ploërmel, de l'arrondissement de l'Est du service ordinaire du département du Morbihan et du 1er arrondissement du service de la 2e section du canal de Nantes à Brest, est chargé, à la résidence de Sens, de l'arrondissement du Nord du service ordinaire du département de l'Yonne et du 2e arrondissement du service de la navigation de l'Yonne, en remplacement de M. **Dubois**, mis en congé illimité.

Le poste d'Ingénieur ordinaire de Ploërmel est supprimé.

Arrêté du 20 *août*. — M. **Weisgerber**, Ingénieur en Chef de 1re classe chargé, à la résidence de Paris, du poste d'Ingénieur en Chef du Contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, est chargé provisoirement des fonctions d'Ingénieur en Chef du Contrôle de l'exploitation technique des chemins de fer de l'Ouest, en ce qui concerne l'enquête relative à la catastrophe de Lisieux.

Arrêté du 23 *août*. — M. **Kleine**, Ingénieur en Chef de 2e classe chargé, à la résidence de Paris, du service du Contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer de l'Ouest, est chargé, en outre, du service du Contrôle de l'exploitation technique du même réseau.

Arrêté du 26 *août*. — M. **de Volontat**, Ingénieur en Chef de 2e classe, chargé du service ordinaire du département du Tarn, est chargé, en outre, de l'intérim du service de l'entretien du canal latéral à la Garonne et du canal du Midi, pendant la durée du congé accordé pour raisons de santé à M. **Mauranges**, Ingénieur en Chef à Toulouse.

II. — CONDUCTEURS.

1° NOMINATIONS.

Sont nommés Conducteurs de 4e classe les candidats déclarés admissibles dont les noms suivent, savoir :

13 *juin* 1898. — M. **Moiroud** (Théodore), Commis, Concours de 1897, — n° 64, Rhône, service ordinaire.

28 *juillet*. — M. **Tujague** (Henri), Commis, Concours de 1897, — n° 26, mis à la disposition du Gouverneur général de l'Algérie, pour être employé au service de la circonscription de Constantine.

Il est placé dans la situation de service détaché.

Idem. — M. **Faux** (Henri), Commis, Concours de 1897, — n° 103, mis à la disposition du Gouverneur général de l'Algérie, pour être employé au service de la circonscription de Constantine.

Il est placé dans la situation de service détaché.

Idem. — M. **Debaecker** (Gustave), Commis, Concours de 1897, — n° 55, Nord, service des voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais.

9 *août*. — M. **Forest** (Jean), Commis, Concours de 1897, — n° 43, Mayenne, service ordinaire.

Idem. — M. **Collin** (Yves), Commis, Concours de 1897, — n° 75, Mayenne, service ordinaire.

Idem. — M. **Montain** (Julien), Commis, Concours de 1893, — n° 103, Ain, service ordinaire.

Idem. — M. **Lartigue** (Paul), Commis, Concours de 1897, — n° 90 *bis*, Basses-Alpes, service ordinaire.

2° SERVICES DÉTACHÉS.

28 *juillet* 1898. — M. **Feuillerade** (Pierre), Conducteur de 1re classe attaché, dans le département de la Haute-Loire, au service du Contrôle des travaux du chemin de fer d'Ambert à Darsac, est autorisé à accepter les fonctions d'Inspecteur des Travaux publics de la principauté de Monaco.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

Idem. — M. **Moiroud** (Théodore), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département du Rhône, est autorisé à entrer au service du Département du Rhône, pour faire partie, en qualité de Chef de section, du personnel affecté aux études et travaux des chemins de fer du Beaujolais.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

24 *août.* — MM. **Bureaux** (Émile) et **Cuvigny** (Auguste), Conducteurs de 4e classe attachés, dans le département de la Seine, au service du Nivellement général de la France, sont mis à la disposition du Ministre des Finances, pour être attachés au service de la réfection du cadastre.

Ils sont placés dans la situation de service détaché.

3° CONGÉ.

28 *juillet* 1898. — Un congé d'un an, sans traitement, est accordé, pour affaires personnelles, à M. **Valentin** (Auguste), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Seine, au service des études et travaux du chemin de fer de Voves à Toury.

4° CONGÉ ILLIMITÉ.

28 *juillet* 1898. — M. **Prudhomme** (Victor), Conducteur de 3e classe, précédemment en congé renouvelable à Constantinople, est placé, sur sa demande, dans la situation de congé illimité et autorisé à rester au service de la Compagnie des Phosphates et du chemin de fer de Sfax à Gafsa (Tunisie), à la résidence de Gafsa.

5° DISPONIBILITÉ.

28 *juillet* 1898. — M. **Abadie** (Brice), Conducteur principal, attaché au service ordinaire du département du Gers, est mis en disponibilité, avec demi-traitement, pour raisons de santé, jusqu'à son admission à la retraite.

Idem. — M. **Portalier** (Philippe), Conducteur de 3e classe, en congé sans traitement pour affaires personnelles, est mis en disponibilité, avec demi-traitement, pour défaut d'emploi.

Idem. — M. **Martinau** (Jean), Conducteur de 3e classe, en retrait d'emploi sans traitement, est mis en disponibilité, avec demi-traitement, pour défaut d'emploi.

6 *août*. — M. **Dourrieu** (Jean), Conducteur de 2e classe, en congé sans traitement, pour raisons de santé, est mis en disponibilité, avec demi-traitement.

9 *août*. — M. **Pelletier** (Henri), Conducteur principal, attaché au service ordinaire du département de la Seine, est mis en disponibilité avec demi traitement pour raisons de santé, jusqu'à son admission à la retraite.

26 *août*. — M. **Trenca** (Eugène), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département des Alpes-Maritimes, est mis en disponibilité, avec demi-traitement, pour raisons de santé pendant un an.

6° DÉMISSIONS.

27 *juillet* 1898. — Est acceptée la démission de M. **Tueur** (Jules), Conducteur de 3e classe, en congé pour affaires personnelles.

9 *août*. — Est acceptée la démission de M. **Tournaire** (Albert), Conducteur de 4e classe, en congé pour affaires personnelles.

7° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Brun** (Jules), Conducteur de 3e classe, en congé illimité, à Maracaïbo (Vénézuéla)..........	juin 1898
M. **Gardes** (Félix), Conducteur de 1re classe, Gironde, service maritime......................	23 juillet 1898

	Date du décès.
M. **Depaquit** (Édouard), Conducteur de 2e classe, en congé illimité, à Sedan......................	31 juillet 1898
M. **Delarue** (Gustave), Conducteur principal, Savoie, service ordinaire........................	6 août 1898
M. **Barrié** (Jean), Conducteur principal, Landes, service ordinaire et service des études et travaux du chemin de fer de Dax à Saint-Sever...........	6 août 1898
M. **Renault** (Auguste), Conducteur de 2e classe, en disponibilité pour raisons de santé...........	6 août 1898
M. **Pradeau** (Pierre), Conducteur principal, Lot-et-Garonne, service de la navigation du Lot......	9 août 1898
M. **Guyomart** (Prosper), Conducteur de 4e classe, Maine-et-Loire, service ordinaire................	13 août 1898

8° DÉCISIONS DIVERSES.

28 *juin* 1898. — Les Conducteurs dont les noms suivent, en congé sans traitement ou sans destination, cessent de faire partie des cadres du Personnel des Ponts et Chaussées, savoir :

MM. **Bordenave** (Jean), **Gateau** (Amédée), — Conducteurs de 2e classe.

Arguillère (Édouard), **Autigeon** (Camille), **Bertier** (Gaston), **Blot** (Lucien), **Duclou** (Jean), **Legros** (Jules), **Martinou** (Charles), **Plista** (Charles), **Ramier** (Auguste), **Remy** (Ovide), **Serres** (Félix), — Conducteurs de 3e classe.

Appy (Félix), **Béquet** (Félix), **Bersageon** (Saturnin), **Bouteron** (Léon), **Brossard** (Jean), **Brun** (Édouard), **Champigny**, **Cochet** (Anatole), — Conducteurs de 4e classe.

MM. **Coudray** (Léon), **Delpit** (Ernest), **Dumont** (Émile), **Fougerousse** (Auguste), **Gadrat** (Mathieu), **Gardet** (Victor), **Gendre** (François), **Grand** (Pierre), **Jouanne** (Simon), **Kerzerho** (Pierre), **Legrain** (Constant), **Mareuge** (Gaston), **Noyé** (Antoine), **Perret** (Jules), **Raveaud** (Charles), **Romanet** (Charles), **Rottée** (Eugène), **Seinpaul**, **Thary** (Célestin), **Tissot** (Jean), **Vignol** (Clément), **Vincendeau**, **Vinet** (Émile), **Woirin** (Paul),	Conducteurs de 4e classe.

27 *juillet* 1898. — M. **Clément** (Raoul), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de la Drôme, au service des études et travaux du chemin de fer de Crest à Aspres-les-Veynes, passe au service ordinaire du même département.

Idem. — M. **Chovet** (Joseph), Conducteur de 3e classe, en congé pour affaires personnelles, est remis en activité et attaché, dans le département de la Drôme, au service des études et travaux du chemin de fer de Crest à Aspres-les-Veynes.

28 *juillet.* — M. **Ribeyre** (Joseph), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département de la Haute-Loire, passe au service du Contrôle des travaux du chemin de fer d'Ambert à Darsac, même département.

Idem. — M. **Dupuy** (Joseph), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Allier, passe au service ordinaire du département du Gers.

28 *juillet* 1898. — M. **Espy** (Émile), Conducteur de 4e classe, détaché au service des Travaux publics de la régence de Tunis, est attaché au service ordinaire du département de la Haute-Vienne.

6 *août*. — M. **Chauvin** (René), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de la Nièvre, est mis en retrait d'emploi sans traitement.

9 *août*. — M. **Calliat** (Lucien), Conducteur de 4e classe, en congé illimité, cesse de faire partie du Personnel du Ministère des Travaux publics.

Idem. — M. **Doublier** (Hippolyte), Conducteur de 2e classe, en congé pour affaires personnelles, est remis en activité et attaché, dans le département de la Seine, au service de la 2e section de la navigation de la Seine.

Idem. — M. **Regnault** (Jules), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département du Cher, passe dans le département de la Côte-d'Or, au service du canal de Bourgogne.

Idem. — M. **Forien** (Gilbert), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Allier, passe au service ordinaire du département du Cher.

12 *août*. — M. **Serres** (Sylvain), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département des Landes, au service des études et travaux du chemin de fer de Dax à Saint-Sever, est attaché, en outre, au service des études et travaux du chemin de fer de Saint-Sever à Hagetmau.

13 *août*. — M. **Bernard** (Élisée), Conducteur de 1re classe attaché, dans le département de l'Hérault, au service des études et travaux du chemin de fer de Tournemire au Vigan, est attaché, en outre, au service du Contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer du Midi.

Idem. — M. **Varin** (Gaspard), Conducteur principal, attaché au service ordinaire du département de la Haute-Marne, passe au service du canal de la Marne à la Saône, même département.

Idem. — M. **Broisson** (Henry), Conducteur de 4e classe attaché,

dans le département de la Haute-Marne, au service du canal de la Marne à la Saône, passe au service ordinaire du même département.

27 *août* 1898. — M. **Bret** (Pierre), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Ardèche, passe au service ordinaire du département du Rhône.

L'Éditeur-Gérant : Vve Ch. Dunod.

TOURS. — IMPRIMERIE DESLIS FRÈRES, 6, RUE GAMBETTA.

LOIS.

(N° 198)

[5 avril 1898]

Loi ayant pour objet : 1° de déclarer d'utilité publique l'établissement dans le département du Finistère, des chemins de fer d'intérêt local, à voie étroite, de Ploudalmézeau à Portsall et de Lannilis à Laberwrach ; 2° d'approuver la modification de diverses clauses du traité de concession annexé à la loi du 14 février 1891, qui a déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le même département, d'un premier réseau de chemins de fer d'intérêt local.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Est approuvée la convention passée, le 22 août 1896, entre le préfet du Finistère, d'une part, et la compagnie des chemins de fer départementaux du Finistère, d'autre part, pour la modification de diverses clauses du traité de concession annexé à la loi du 14 février 1891, qui a déclaré d'utilité publique l'établissement, dans ce département, d'un réseau de chemins de fer d'intérêt local.

Une copie certifiée conforme de la convention du 22 août 1896 restera annexée à la présente loi.

Art. 2. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département du Finistère, des chemins de fer d'intérêt local, à voie de 1 mètre de largeur entre les bords intérieurs des rails, de Ploudalmézeau à Portsall et de Lannilis à Laberwrach.

Art. 3. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires ne sont pas accomplies dans un délai de trois ans à partir de la promulgation de la présente loi.

Art. 4. — Le département du Finistère est autorisé à pourvoir à la construction et à l'exploitation des lignes de Ploudalmézeau à Portsall et de Lannilis à Laberwrach comme chemins de fer

d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions de la convention passée, le 1er octobre 1897, entre le préfet du Finistère et la compagnie des chemins de fer départementaux du Finistère.

Une copie certifiée conforme de cette convention demeurera annexée à la présente loi.

Art. 5. — Pour l'application des dispositions des articles 13 et 14 de la loi du 11 juin 1880, le maximum du capital de premier établissement des lignes désignées à l'article 2 est fixé à la somme de 33.000 francs par kilomètre, augmentée des intérêts des capitaux dépensés et des insuffisances de recettes qui pourraient être constatées pendant la période de construction, sans que les sommes ajoutées de ce chef dépassent 7 1/2 0/0 du capital dépensé et sans que la longueur des lignes auxquelles ce maximum kilométrique s'applique puisse excéder 10 kilomètres.

Le maximum de la charge annuelle pouvant incomber au Trésor tant pour les lignes déclarées d'utilité publique par la loi du 14 février 1891, que pour les lignes objet de la présente loi, reste fixé à la somme de 100.000 francs.

CONVENTION SUPPLÉMENTAIRE

POUR L'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER DÉPARTEMENTAUX.

Entre le préfet du département du Finistère, agissant au nom du département, en vertu de la délibération du conseil général en date du 21 août 1896 et de la loi du 11 juin 1880,

D'une part ;

Et MM. Allain-Launay, président; Joly, Beldant (Paul), Beldant (Edmond) et Baërt, membres du conseil d'administration de la compagnie des chemins de fer départementaux du Finistère,

D'autre part;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Les six premiers alinéas de l'article 11 de la convention du 30 novembre 1889, terminés par les mots « impôts déduits », seront remplacés par les trois alinéas suivants *a*, *b*, *c*, savoir :

a) « L'exploitation sera faite aux risques et périls de la compagnie, quelles que soient les recettes » ;

b) « Les frais kilométriques d'exploitation seront déterminés à forfait pour les trois lignes du Nord, par la formule :

$$F = 740 \text{ fr.} + 0{,}13Rv + 0{,}25Rm + 0{,}008Vk + 0{,}022Mk + 0{,}20E + 0{,}32K2 + 0{,}36K3 + 0.40K4;$$

« Et pour la ligne de Douarnenez à Audierne, par la formule :

$$F = 740 \text{ fr.} + 0{,}13Rv + 0{,}25Rm + 0{,}008Vk + 0{,}022Mk + 0{,}20E + 0{,}42K2 + 0{,}46K3 + 0{,}50K4.$$

« Dans cette formule on représente par :

« Rv, la recette totale par kilomètre des voyageurs, frais accessoires compris et impôts déduits ;

« Bm, la recette totale par kilomètre des marchandises de grande et de petite vitesse, frais accessoires compris et impôts déduits ;

« Vk, le nombre par kilomètre de voyageurs kilométriques ;

« Mk, le nombre par kilomètre de tonnes kilométriques de petite vitesse, y compris celles qui correspondent aux distances fictives fixées par les articles 11 et 25 des tarifs pour rétribuer les manutentions des marchandises et des animaux ;

« E, le nombre par kilomètre d'expéditions en grande vitesse ;

« K2, K3, K4, le nombre par kilomètre de trains kilométriques montés par deux, trois, quatre hommes.

« (L'Administration ne pourra pas contraindre les concessionnaires à réduire au-dessous de quatre le nombre d'hommes par train.)

c) « Dans le calcul des tonnes kilométriques Mk on comptera :

« Pour 8 tonnes, les wagons complets de marchandises ne pesant pas 600 kilogrammes sous le volume de 1 mètre cube ;

« Pour 1 tonne, chaque tête de bœuf, vache, taureau, cheval, mulet ou bête de trait ;

« Pour 0T,400, chaque tête de veau ou porc ;

« Pour 0T,200, chaque tête de mouton, brebis, agneau ou chèvre.

« Les deux derniers alinéas de l'article 12 de la convention du 30 novembre 1889 sont annulés.

« La compagnie conservera la totalité de la recette des colis postaux ; elle conservera, en outre, entièrement les recettes des buffets, bibliothèques, publicité, affichage, factage, camionnage, location et, en général, toutes les recettes qui ne peuvent être considérées ni comme recettes-voyageurs ni comme recettes-marchandises. »

Art. 2. — Les trains autres que ceux qui sont prescrits par l'article 32 du cahier des charges de la convention ne pourront être mis en marche que sur l'initiative de la compagnie, avec l'autorisation préalable du préfet pour les trains réguliers et avec le consentement de l'ingénieur ordinaire pour les trains exceptionnels.

Dans le cas où la Compagnie munirait à ses frais tout le matériel roulant de freins continus manœuvrables par les mécaniciens des locomotives, les termes :

$$0{,}32K2 + 0{,}36K3 + 0{,}40K4$$

et

$$0{,}42K2 + 0{,}46K3 + 0{,}50K4$$

des formules seraient remplacés par les deux derniers termes de 0,40K

et 0,50K, où K serait le nombre par kilomètre de trains kilométriques quelconques.

Art. 3. — Le département payera à la Compagnie, en sus des sommes déterminées par les formules forfaitaires, et à titre de frais d'exploitation supplémentaires, l'intérêt à 3 0/0 du coût de tout le matériel roulant acquis avant ou après ce jour avec son autorisation, en sus des quantités fournies ou à fournir par la compagnie en application du dernier alinéa de l'article 2 de la convention, et l'intérêt au même taux des dépenses de premier établissement, qui seront faites ultérieurement avec son autorisation, en prévision ou par suite de l'augmentation du trafic.

Le matériel roulant et les aménagements en question seront payés à la compagnie, en fin de concession, à leur valeur estimée à dire d'experts, étant entendu que la compagnie, pour les prolongements des lignes actuelles jusqu'à Portsall, Laberwrach et Brignogan, ne sera pas tenue à fournir du matériel à ses frais.

Art. 4. — Aussitôt que la présente convention aura été approuvée, la compagnie devra créer, si le département le lui demande, des billets d'aller et retour avec une réduction déterminée par le département, qui ne pourra excéder 25 0/0 des tarifs actuels.

Le département pourra exiger également de la compagnie une réduction déterminée qui ne pourra excéder 50 0/0 des tarifs actuels (transports des voyageurs et bagages) pour les militaires et marins voyageant en corps ou isolément pour cause de service, envoyés en congé limité ou en permission, ou rentrant dans leurs foyers après libération, ainsi que pour le transport des sociétés régulièrement constituées, voyageant en groupe à l'aller et au retour et remplissant certaines conditions qui seront déterminées par le département.

Aussitôt que la présente convention aura été approuvée, la compagnie devra réduire le tarif des transports des engrais marins, dans la limite que le département demandera, jusqu'à 4 centimes par kilomètre pour des parcours égaux ou supérieurs à 9 kilomètres.

Art. 5. — Le département, usant de la faculté que lui réserve l'article 7 de la convention, réduit à 524.000 francs le fonds de garantie imposé aux concessionnaires par ledit article.

Art. 6 (*). — La présente convention sera applicable à partir du 1er janvier 1897.

Fait en double expédition, à Quimper, le 22 août 1896.

(*) Le préfet du Finistère certifie que l'article 6 a été approuvé par la Commission départementale, dans sa séance du 28 septembre 1897, suivant la délégation reçue dans la séance du conseil général du 20 août 1897.

Quimper, le 1er octobre 1897.

Pour le préfet empêché :
Le conseiller de préfecture délégué,
GÉRIN-ROZE.

CONVENTION.

PROLONGEMENTS DE PORTSALL ET DE LABERWRACH.

Entre M. le préfet du Finistère, agissant au nom du département, en vertu de la délibération du conseil général, en date du 20 août 1897,

Et MM. Allain-Launay, Joly (Arthur), Beldant (Paul), Beldant (Edmond) et Baërt (François), administrateurs de la compagnie des chemins de fer départementaux du Finistère,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le préfet du Finistère concède à la société anonyme des chemins de fer départementaux du Finistère, qui l'accepte, l'exploitation :

1° D'un prolongement jusqu'à Portsall de la ligne de Brest à Ploudalmézeau ;

2° D'un prolongement jusqu'à Laberwrach de la ligne de Brest à Lannilis.

Art. 2. — Les prolongements en question seront considérés comme faisant partie intégrante des lignes auxquelles ils se rattachent et seront exploités suivant les mêmes règles et avec les mêmes tarifs.

Art. 3. — Les dépenses de construction des prolongements seront supportées par le département du Finistère, qui adoptera tel mode d'exécution qui lui paraîtra convenable. Toutefois la société s'engage pour tout ou partie des travaux, si le département le lui demande, à rédiger les projets, à procéder aux adjudications et à surveiller les travaux, moyennant l'allocation d'une somme fixée à forfait aux quinze centièmes du montant des travaux adjugés, rabais déduit.

La société s'engage, en outre, envers le département, à laisser circuler librement et gratuitement les trains de matériaux que les entrepreneurs pourront avoir à faire circuler sur les lignes de Brest à Ploudalmézeau et de Brest à Lannilis pour approvisionner les rails, traverses, etc., nécessaires pour la superstructure.

Les transports nécessités par les travaux sur les lignes à prolonger seront effectués, soit par les entrepreneurs, sans péage et moyennant simple remboursement des frais de surveillance, soit par la société, moyennant un prix réduit comme transport en service.

Enfin la société renonce par avance à toute indemnité pour la gêne que pourraient causer à son exploitation les transformations apportées aux gares terminus de Ploudalmézeau et de Lannilis, ces transformations devant, d'ailleurs, être décidées de concert avec elle.

Art. 4. — Il n'est pas prévu de matériel roulant spécial pour l'exploitation des prolongements ; dans le cas, cependant, où une augmentation du matériel deviendrait nécessaire par suite des exigences du trafic, ce matériel serait fourni aux conditions stipulées par le paragraphe 3 de la convention supplémentaire du 22 août 1896.

Art. 5. — La Société n'aura à verser aucune somme à titre de fonds de garantie.

Art. 6. — Le fonds de renouvellement de la voie, prévu à l'article 8 de la convention du 30 novembre 1889, sera calculé à partir de la mise en exploitation des prolongements, d'après la nouvelle longueur des lignes.

Art. 7. — La validité de la présente convention est subordonnée à la déclaration d'utilité publique et à l'obtention, par le département, des subventions de l'État, au taux maximum, résultant de la loi du 11 juin 1880, pour l'application de laquelle les frais kilométriques d'exploitation seront calculés par la formule forfaitaire indiquée dans la convention du 22 août 1896 pour les lignes du nord du département.

Art. 8. — Les frais de timbre et d'enregistrement du présent traité seront supportés par la société.

Fait en double expédition à Quimper, le 1er octobre 1897.

(N° 199)

[8 avril 1898]

Loi sur le régime des eaux.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

TITRE I.

EAUX PLUVIALES ET SOURCES.

Art. 1er. — Les articles 641, 642 et 643 du code civil sont remplacés par les dispositions suivantes :

« *Art.* 641. — Tout propriétaire a le droit d'user et de disposer des eaux pluviales qui tombent sur son fonds.

« Si l'usage de ces eaux ou la direction qui leur est donnée aggrave la servitude naturelle d'écoulement établie par l'article 640, une indemnité est due au propriétaire du fonds inférieur.

« La même disposition est applicable aux eaux de sources nées sur un fonds.

« Lorsque, par des sondages ou des travaux souterrains, un

propriétaire fait surgir des eaux dans son fonds, les propriétaires des fonds inférieurs doivent les recevoir; mais ils ont droit à une indemnité en cas de dommages résultant de leur écoulement.

« Les maisons, cours, jardins, parcs et enclos attenant aux habitations ne peuvent être assujettis à aucune aggravation de la servitude d'écoulement dans les cas prévus par les paragraphes précédents.

« Les contestations auxquelles peuvent donner lieu l'établissement et l'exercice des servitudes prévues par ces paragraphes et le règlement, s'il y a lieu, des indemnités dues aux propriétaires des fonds inférieurs sont portées, en premier ressort, devant le juge de paix du canton, qui, en prononçant, doit concilier les intérêts de l'agriculture et de l'industrie avec le respect dû à la propriété.

« S'il y a lieu à expertise, il peut n'être nommé qu'un seul expert.

« *Art.* 642. — Celui qui a une source dans son fonds peut toujours user des eaux à sa volonté dans les limites et pour les besoins de son héritage.

« Le propriétaire d'une source ne peut plus en user au préjudice des propriétaires des fonds inférieurs qui, depuis plus de trente ans, ont fait et terminé, sur le fonds où jaillit la source, des ouvrages apparents et permanents destinés à utiliser les eaux ou à en faciliter le passage dans leur propriété.

« Il ne peut pas non plus en user de manière à enlever aux habitants d'une commune, village ou hameau, l'eau qui leur est nécessaire; mais, si les habitants n'en ont pas acquis ou prescrit l'usage, le propriétaire peut réclamer une indemnité, laquelle est réglée par experts.

« *Art.* 643. — Si, dès la sortie du fonds où elles surgissent, les eaux de sources forment un cours d'eau offrant le caractère d'eaux publiques et courantes, le propriétaire ne peut les détourner de leur cours naturel au préjudice des usagers inférieurs. »

TITRE II.

COURS D'EAU NON NAVIGABLES ET NON FLOTTABLES.

CHAPITRE I.

Des droits des riverains.

Art. 2. — Les riverains n'ont le droit d'user de l'eau courante qui borde ou qui traverse leurs héritages que dans les limites déterminées par la loi. Ils sont tenus de se conformer, dans l'exercice de ce droit, aux dispositions des règlements et des autorisations émanées de l'administration.

Art. 3. — Le lit des cours d'eau non navigables et non flottables appartient aux propriétaires des deux rives.

Si les deux rives appartiennent à des propriétaires différents, chacun d'eux a la propriété de la moitié du lit, suivant une ligne que l'on suppose tracée au milieu du cours d'eau, sauf titre ou prescription contraire.

Chaque riverain a le droit de prendre, dans la partie du lit qui lui appartient, tous les produits naturels et d'en extraire de la vase, du sable et des pierres, à la condition de ne pas modifier le régime des eaux et d'en exécuter le curage conformément aux règles établies par le chapitre 3 du présent titre.

Sont et demeurent réservés les droits acquis par les riverains ou autres intéressés sur les parties des cours d'eau qui servent de voie d'exploitation pour la desserte de leurs fonds.

Art. 4. — Lorsque le lit d'un cours d'eau est abandonné soit naturellement, soit par suite de travaux légalement exécutés, chaque riverain en prend la libre disposition suivant les limites déterminées par l'article précédent.

Art. 5. — Lorsqu'un cours d'eau non navigable et non flottable abandonne naturellement son lit, les propriétaires des fonds sur lesquels le nouveau lit s'établit sont tenus de souffrir le passage des eaux sans indemnité; mais ils peuvent, dans l'année qui suit le changement de lit, prendre les mesures nécessaires pour rétablir l'ancien cours des eaux.

Les propriétaires riverains du lit abandonné jouissent de la même faculté et peuvent, dans l'année, poursuivre l'exécution des travaux nécessaires au rétablissement du cours primitif.

Art. 6. — Lorsque, par suite de travaux légalement ordonnés, il y a lieu d'élargir le lit ou d'en ouvrir un nouveau, les propriétaires des terrains occupés ont droit à une indemnité à titre de servitude de passage.

Pour la fixation de cette indemnité, il sera tenu compte de la situation respective de chacun des riverains par rapport à l'axe du nouveau lit, la limite des héritages demeurant fixée conformément aux dispositions du paragraphe 2 de l'article 3 ci-dessus, à moins de stipulations contraires.

Les bâtiments, cours et jardins attenant aux habitations sont exempts de la servitude de passage.

Les contestations auxquelles peuvent donner lieu l'application du paragraphe 2 du présent article et le règlement des indemnités sont jugées en premier ressort par le juge de paix du canton.

S'il y a lieu à expertise, il peut, dans tous les cas, n'être nommé qu'un seul expert.

Art. 7. — La propriété des alluvions, relais, atterrissements, îles et îlots qui se forment dans les cours d'eau non navigables et non flottables est et demeure régie par les dispositions des articles 556, 557, 559, 561 et 562 du code civil.

CHAPITRE II.

Police et conservation des eaux.

Art. 8. — L'autorité administrative est chargée de la conservation et de la police des cours d'eau non navigables et non flottables.

Art. 9. — Des décrets rendus après enquête dans la forme des règlements d'administration publique fixent, s'il y a lieu, le régime général de ces cours d'eau, de manière à concilier les intérêts de l'agriculture et de l'industrie avec le respect dû à la propriété et aux droits et usages antérieurement établis.

Art. 10. — Le propriétaire riverain d'un cours d'eau non navigable et non flottable ne peut exécuter des travaux au-dessus de ce cours d'eau ou le joignant qu'à la condition de ne pas préjudicier à l'écoulement et de ne causer aucun dommage aux propriétés voisines.

Art. 11. — Aucun barrage, aucun ouvrage destiné à l'établissement d'une prise d'eau, d'un moulin ou d'une usine ne peut

être entrepris dans un cours d'eau non navigable et non flottable sans l'autorisation de l'administration.

Art. 12. — Les préfets statuent après enquête sur les demandes ayant pour objet :

1° L'établissement d'ouvrages intéressant le régime ou le mode d'écoulement des eaux ;

2° La régularisation de l'existence des usines et ouvrages établis sans permission et n'ayant pas de titre légal ;

3° La révocation ou la modification des permissions précédemment accordées.

La forme de l'instruction qui doit précéder les arrêtés des préfets est déterminée par un règlement d'administration publique.

Art. 13. — S'il y a réclamation des parties intéressées contre l'arrêté du préfet, il est statué par un décret rendu sur l'avis du conseil d'État, sans préjudice du recours contentieux en cas d'excès de pouvoir.

Art. 14. — Les permissions ne peuvent être révoquées ou modifiées sans indemnité, soit dans l'intérêt de la salubrité publique, soit pour prévenir ou faire cesser les inondations, soit enfin dans le cas de la réglementation générale prévue par l'article 9.

Dans tous les autres cas elles ne peuvent être révoquées ou modifiées que moyennant indemnité.

Art. 15. — Les propriétaires ou fermiers de moulins et usines, même autorisés ou ayant une existence légale, sont garants des dommages causés aux chemins et aux propriétés.

Art. 16. — Les maires peuvent, sous l'autorité des préfets, prendre toutes les mesures nécessaires pour la police des cours d'eau.

Art. 17. — Dans tous les cas, les droits des tiers sont et demeurent réservés.

CHAPITRE III.

Curages, élargissements et redressements.

Art. 18. — Le curage comprend tous les travaux nécessaires pour rétablir un cours d'eau dans sa largeur et sa profondeur naturelles, sans préjudice de ce qui est réglé à l'égard des alluvions par les articles 556 et 557 du code civil.

Art. 19. — Il est pourvu au curage des cours d'eau non navigables et non flottables et à l'entretien des ouvrages qui s'y rat-

tachent de la manière prescrite par les anciens règlements ou d'après les usages locaux.

Les préfets sont chargés, sous l'autorité du ministre compétent, de prendre les dispositions nécessaires pour l'exécution des règlements et usages.

Art. 20. — A défaut d'anciens règlements ou usages locaux, ou si l'application des règlements et l'exécution du mode de curage consacré par l'usage présentent des difficultés, ou bien encore si les changements survenus exigent des dispositions nouvelles, il est procédé en conformité de la loi des 21 juin 1865-22 décembre 1888 sur les associations syndicales.

Art. 21. — Dans le cas où les tentatives faites en vue d'arriver à la constitution d'une association syndicale libre ou autorisée n'aboutiraient pas, il est statué par un décret délibéré en conseil d'État ; chaque décret est précédé d'une enquête et d'une instruction dont les formes sont déterminées par un règlement d'administration publique.

Art. 22. — Le décret règle le mode d'exécution des travaux, détermine la zone dans laquelle les propriétaires intéressés, riverains ou non riverains et usiniers peuvent être appelés à y contribuer, et arrête, s'il y a lieu, les bases générales de la répartition de la dépense d'après le degré d'intérêt de chacun à l'exécution des travaux.

Art. 23. — Dans tous les cas, les rôles de répartition des sommes nécessaires au payement des travaux de curage ou d'entretien des ouvrages sont dressés sous la surveillance du préfet et rendus exécutoires par lui.

Le recouvrement est fait dans les mêmes formes et avec les mêmes garanties qu'en matière de contributions directes.

Le privilège ainsi créé prendra rang immédiatement après celui du Trésor public.

Art. 24. — Toutes les contestations relatives à l'exécution des travaux, à la répartition de la dépense et aux demandes en réduction ou décharge formées par les imposés sont portées devant le conseil de préfecture, sauf recours au conseil d'État.

Art. 25. — Les travaux d'élargissement, de régularisation et de redressement des cours d'eau non navigables et non flottables, qui seront jugés nécessaires pour compléter les travaux de curage, sont assimilés à ces derniers, et leur exécution est poursuivie en vertu des articles précédents.

Art. 26. — S'il s'agit de terrains exceptés de la servitude de passage et si, à défaut d'accord, il est nécessaire de recourir à

l'expropriation, il est procédé à cette expropriation et au règlement des indemnités conformément aux dispositions combinées de la loi du 3 mai 1841 et des paragraphes 2 et suivants de l'article 16 de la loi du 21 mai 1836.

Art. 27. — Pendant la durée des travaux, les propriétaires sont tenus de laisser passer sur leurs terrains les fonctionnaires et agents chargés de la surveillance, ainsi que les entrepreneurs et ouvriers.

Ce droit devra s'exercer autant que possible en suivant la rive du cours d'eau.

Art. 28. — Si les travaux de curage, d'élargissement, de régularisation et de redressement intéressent la salubrité publique, le décret ou l'arrêté qui les ordonne peut, après avis du conseil général et des conseils municipaux intéressés, mettre une partie de la dépense à la charge des communes dont le territoire est assaini.

Dans ce cas, le décret ou l'arrêté détermine quelles sont les communes intéressées et fixe la part que chacune d'elles doit supporter dans la dépense.

Art. 29. — La loi du 14 floréal an XI est abrogée.

TITRE III.

DES RIVIÈRES FLOTTABLES A BUCHES PERDUES.

Art. 30. — Les rivières et cours d'eau flottables à bûches perdues sont soumises aux dispositions contenues dans le titre précédent et aux dispositions spéciales suivantes.

Art. 31. — Le flottage à bûches perdues ne peut être établi sur les cours d'eau où il n'existe pas actuellement que par un décret rendu après enquête et avis des conseils généraux des départements traversés par ces cours d'eau. Ce décret sera inséré au *Bulletin des lois*.

Le décret détermine les servitudes nécessaires pour l'exercice du flottage et règle les obligations respectives des propriétaires riverains, des usiniers et des flotteurs.

Art. 32. — L'indemnité due à raison de ces servitudes est fixée en premier ressort par le juge de paix du canton.

Il est tenu compte, dans le règlement de cette indemnité, des avantages qui peuvent résulter de l'établissement du flottage.

Art. 33. — Sont maintenus, tant qu'ils n'auront pas été revisés conformément aux dispositions des articles 31 et 32 ci-dessus, tous les règlements spéciaux relatifs aux rivières et cours d'eau sur lesquels se pratique le flottage à bûches perdues.

TITRE IV.

DES FLEUVES ET RIVIÈRES NAVIGABLES OU FLOTTABLES.

CHAPITRE I.

Des droits du domaine et des riverains.

Art. 34. — Les fleuves et les rivières navigables ou flottables avec bateaux, trains ou radeaux, font partie du domaine public depuis le point où ils commencent à être navigables ou flottables jusqu'à leur embouchure.

Font également partie du domaine public :

1° Les bras même non navigables et non flottables, lorsqu'ils prennent naissance au-dessous du point où les fleuves et rivières commencent à être navigables ou flottables ;

2° Les noues et boires qui tirent leurs eaux des mêmes fleuves et rivières.

Art. 35. — Les dérivations ou prises d'eau artificielles établies dans des propriétés particulières ne font pas partie du domaine public, à moins qu'elles n'aient été pratiquées par l'État, dans l'intérêt de la navigation ou du flottage.

Ces dérivations sont régies par les dispositions des actes qui les ont autorisées.

Art. 36. — Des arrêtés préfectoraux rendus après enquête, sous l'approbation du Ministre des travaux publics, fixeront les limites des fleuves et rivières navigables et flottables, ces limites étant déterminées par la hauteur des eaux coulant à pleins bords avant de déborder.

Les arrêtés de délimitation pourront être l'objet d'un recours contentieux. Ils seront toujours pris sous la réserve des droits de propriété.

Art. 37. — L'article 563 du code civil est abrogé et remplacé par les dispositions suivantes :

« *Art.* 563. — Si un fleuve ou une rivière navigable ou flottable se forme un nouveau cours en abandonnant son ancien lit, les propriétaires riverains peuvent acquérir la propriété de cet ancien lit, chacun en droit soi, jusqu'à une ligne qu'on suppose tracée au milieu de la rivière. Le prix de l'ancien lit est fixé par des experts nommés par le président du tribunal de la situation des lieux, à la requête du préfet du département.

« A défaut par les propriétaires riverains de déclarer, dans les trois mois de la notification qui leur sera faite par le préfet, l'intention de faire l'acquisition aux prix fixés par les experts, il est procédé à l'aliénation de l'ancien lit selon les règles qui président aux aliénations du domaine de l'État.

« Le prix provenant de la vente est distribué aux propriétaires des fonds occupés par le nouveau cours, à titre d'indemnité, dans la proportion de la valeur du terrain enlevé à chacun d'eux. »

Art. 38. — Lorsque, à la suite de travaux légalement exécutés, des portions de l'ancien lit cesseront de faire partie du domaine public, les propriétaires riverains pourront exercer le droit de préemption conformément à l'article 37 qui précède.

Art. 39. — La propriété des alluvions, relais, atterrissements, îles et îlots qui se forment naturellement dans les fleuves et rivières faisant partie du domaine public, est et demeure réglée par les dispositions des articles 556, 557, 560 et 562 du code civil.

CHAPITRE II.

Des concessions et autorisations.

Art. 40. — Aucun travail ne peut être exécuté et aucune prise d'eau ne peut être pratiquée dans les fleuves et rivières navigables ou flottables sans autorisation de l'administration.

Art. 41. — Les préfets statuent, après enquête et sur l'avis des ingénieurs, et sauf recours au ministre, sur les demandes ayant pour objet de faire des prises d'eau au moyen de machines, lorsqu'il est constaté que, eu égard au volume des cours d'eau, elles n'auront pas pour effet d'en altérer le régime.

Art. 42. — Ils statuent également, sur l'avis des ingénieurs, sauf recours au ministre, sur les demandes en autorisation d'établissements temporaires sur les cours d'eau navigables ou flot-

tables, alors même que ces établissements auraient pour effet de modifier le régime ou le niveau des eaux.

Ils fixent, dans ce cas, la durée de l'autorisation, qui ne devra jamais dépasser deux ans.

Art. 43. — Toutes autres autorisations ne peuvent être accordées que par décrets rendus, après enquête, sur l'avis du conseil d'État.

Art. 44. — Les concessionnaires sont assujettis à payer une redevance à l'État, d'après les bases qui seront fixées par un règlement d'administration publique.

Art. 45. — Les prises d'eau et autres établissements créés sur les cours d'eau navigables ou flottables, même avec autorisation, peuvent toujours être modifiés ou supprimés. Une indemnité n'est due que lorsque les prises d'eau ou établissements dont la modification ou la suppression est ordonnée ont une existence légale.

Toutefois aucune suppression ou modification ne pourra être prononcée que suivant les formes et avec les garanties établies par les articles précédents.

CHAPITRE III.

Des servitudes.

Art. 46. — Les propriétaires riverains des fleuves et rivières navigables ou flottables sont tenus, dans l'intérêt du service de la navigation et partout où il existe un chemin de halage, de laisser le long des bords desdits fleuves et rivières, ainsi que sur les îles où il en est besoin, un espace libre de 7^{m},80 de largeur.

Ils ne peuvent planter d arbre ni se clore par haies ou autrement qu'à une distance de 9^{m},75 du côté où les bateaux se tirent et de 3^{m},25 sur le bord où il n'existe pas de chemin de halage.

Art. 47. — Lorsque l'intérêt du service de la navigation le permettra, les distances fixées par l'article précédent seront réduites par un arrêté ministériel.

Art. 48. — Les propriétaires riverains qui veulent faire des constructions, plantations ou clôtures le long des fleuves ou rivières navigables ou flottables peuvent, au préalable, demander à l'administration de reconnaître la limite de la servitude.

Si, dans les trois mois à compter de la demande, l'administration n'a pas fixé la limite, les constructions, plantations ou clô-

tures faites par les riverains ne peuvent plus être supprimées que moyennant indemnité.

Art. 49. — Lorsqu'une rivière ou partie de rivière est rendue navigable ou flottable et que ce fait a été déclaré par un décret, les propriétaires riverains sont soumis aux servitudes établies par l'article 46 ; mais il leur est dû une indemnité proportionnée au dommage qu'ils éprouvent, en tenant compte des avantages que l'établissement de la navigation ou du flottage peut leur procurer.

Les propriétaires riverains d'une rivière navigable ou flottable auront également droit à indemnité lorsque, pour les besoins de la navigation, la servitude de halage sera établie sur une rive où cette servitude n'existait pas.

Art. 50. — Les contestations relatives à l'indemnité due aux propriétaires, à raison de l'établissement de la servitude de halage, sont jugées en premier ressort par le juge de paix du canton.

S'il y a expertise, il peut n'être nommé qu'un seul expert.

Art. 51. — Dans le cas où l'administration juge que la servitude de halage est insuffisante et veut établir le long du fleuve ou de la rivière un chemin dans des conditions constantes de viabilité, elle doit, à défaut du consentement exprès des riverains, acquérir le terrain nécessaire à l'établissement du chemin, en se conformant aux lois sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Art. 52. — Il est interdit d'extraire, sans autorisation spéciale, des terres, sables et autres matières à une distance moindre de 11^{m},70 de la limite des fleuves et rivières navigables ou flottables.

Art. 53. — Le curage des cours d'eau navigables ou flottables et de leurs dépendances faisant partie du domaine public est à la charge de l'État ; néanmoins, un règlement d'administration publique peut, les parties intéressées entendues, appeler à contribuer au curage les communes, les usiniers, les concessionnaires des prises d'eau et les propriétaires voisins qui, par l'usage exceptionnel et spécial qu'ils font des eaux, rendent les frais du curage plus considérables.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'État.

(N° 200)

[15 avril 1898]

Loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique l'établissement, dans le département de l'Aisne, d'un chemin de fer d'intérêt local, à voie normale, de Ribemont à la Ferté-Chevresis.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département de l'Aisne, d'un chemin de fer d'intérêt local, à voie normale, de Ribemont à la Ferté-Chevresis, avec embranchement sur Séru.

Art. 2. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires à l'établissement de ladite ligne ne sont pas accomplies dans un délai de trois ans à partir de la promulgation de la présente loi.

Art. 3. — Le département de l'Aisne est autorisé à pourvoir à l'exécution de la ligne dont il s'agit, comme chemin de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions de la convention passée, le 21 mars 1898, entre le préfet de l'Aisne, d'une part, et la compagnie du chemin de fer d'intérêt local de Ribemont à la Ferté, d'autre part, ainsi que du cahier des charges annexé à ladite convention.

Une copie certifiée conforme de ces conventions et cahier des charges restera annexée à la présente loi.

Art. 4. — Le capital de la compagnie du chemin de fer d'intérêt local de Ribemont à la Ferté-Chevresis ne pourra, sous peine de déchéance, être engagé directement ou indirectement dans une opération autre que la construction ou l'exploitation de la ligne qui lui est concédée, sans autorisation préalable par décret délibéré en conseil d'État.

CONVENTION.

L'an 1898 et le 21 mars,

Entre le préfet de l'Aisne, agissant au nom et pour le compte du département, conformément à la délibération du conseil général de l'Aisne, en date du 18 août 1897, aux lois du 10 août 1871 et du 11 juin 1880,

D'une part ;

Et MM. Mariole-Pinguet, Tiéfaine, René Jourdain, Labouret, Couture, Viéville et Lecat,

Agissant, comme formant le conseil d'administration, au nom et pour le compte de la société du chemin de fer de Ribemont à la Ferté-Chevresis, en vertu des pouvoirs qui leur ont été conférés par l'assemblée générale constitutive et ordinaire des actionnaires, aux termes de ses délibérations en date des 6 avril 1895 et 2 mai 1896,

D'autre part ;

Il a été convenu et arrêté ce qui suit :

Art. 1er. — Le préfet de l'Aisne, au nom du département, concède à la compagnie du chemin de fer d'intérêt local de Ribemont à la Ferté, qui accepte, et pour une période commençant à courir de la date de la loi qui approuvera la présente convention pour prendre fin le 15 août 1974, un chemin de fer d'intérêt local à voie normale partant de la station de Ribemont, sur le chemin de fer de Saint-Quentin à Guise, où il se détachera dudit chemin de fer, passant à ou près Villers-le-Sec, Pleine-Selve et Parpeville et aboutissant à la Ferté-Chevresis, avec raccordement industriel public sur Séru, qui sera affecté exclusivement au service des marchandises.

Cette concession est faite dans les conditions déterminées par la loi du 11 juin 1880, ainsi que par le cahier des charges annexé à la présente convention.

Art. 2. — La compagnie du chemin de fer de Ribemont à la Ferté accepte la présente concession à ses risques et perils, et elle en fait son affaire exclusive, vis-à-vis de tous.

Art. 3. — Le département de l'Aisne accorde, à titre ferme, pour l'établissement du chemin de fer ci-dessus désigné à l'article 1er, une somme fixe et non remboursable de 100.000 francs.

La subvention de 100.000 francs sera payée par le département de l'Aisne en dix annuités égales et sans intérêt. La première de ces annuités sera payée un an après la déclaration d'utilité publique et lorsque la compagnie du chemin de fer de Ribemont à la Ferté aura justifié de la complète acquisition des terrains nécessaires à la construction de la ligne.

Art. 4. — La présente convention est subordonnée à la déclaration d'utilité publique dans un délai de trois ans. Si cette condition n'est pas réalisée, la convention sera de plein droit annulée.

Art. 5. — Les frais de timbre et d'enregistrement seront supportés par la compagnie du chemin de fer de Ribemont à la Ferté-Chevresis.

Fait double à Laon, le 21 mars 1898.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE I.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le chemin de fer d'intérêt local qui fait l'objet du présen cahier des charges partira de la ligne du chemin de fer de Saint-Quentin à Guise, à Ribemont, passera par ou près Villers-le-Sec, Pleine-Selve et Parpeville et aboutira à la Ferté-Chevresis.

Art. 2. — Les travaux devront être commencés dans un délai d'un an à partir de la loi déclarative d'utilité publique. Ils seront poursuivis de telle façon que la ligne entière soit livrée à l'exploitation dans un délai de trois ans à dater de l'approbation du projet du tracé définitif.

Art. 3 à 7. — *Comme au type.*

Art. 7. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1m,45.

. . . .

Art. 9. — Le nombre et l'emplacement des stations ou haltes de voyageurs et des gares de marchandises seront arrêtés par le conseil général, sur les propositions du concessionnaire, après une enquête spéciale.

Il demeure toutefois entendu, dès à présent, que des stations ou haltes seront établies dans les localités indiquées ci-après :

Villers-le-Sec, Pleine-Selve, Parpeville ;

Et des arrêts à :

La route de Pleine-Selve, à Parpeville, la route de Chevresis à la Ferté.

Si, pendant l'exploitation, de nouvelles stations, gares ou haltes sont reconnues nécessaires d'accord entre le département et le concessionnaire, il sera procédé à une enquête spéciale.

L'emplacement en sera définitivement arrêté par le conseil général, le concessionnaire entendu.

Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par le préfet, le concessionnaire entendu ; si la sécurité publique l'exige, le préfet pourra, pendant le cours de l'exploitation,

prescrire l'établissement de nouvelles gares d'évitement, ainsi que l'augmentation des voies dans les stations et aux abords des stations.

Le concessionnaire sera tenu, préalablement à tout commencement d'exécution, de soumettre au préfet les projets de détail de chaque gare, station ou halte, lesquels se composeront :

1° D'un plan à l'échelle de 1/500° indiquant les voies, les quais, es bâtiments et leur distribution intérieure, ainsi que la disposition de leurs abords ;

2° D'une élévation des bâtiments à l'échelle de 1 centimètre par mètre ;

3° D'un mémoire descriptif dans lequel les dispositions essentielles du projet seront justifiées.

Le reste comme au type (*).

(N° 201)

[15 avril 1898]

Loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Seine-Inférieure, d'un chemin de fer d'intérêt local, à voie normale, de Montérollier-Buchy à Saint-Saëns.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Seine-Inférieure, du chemin de fer d'intérêt local, à voie normale, de la station de Montérollier-Buchy à Saint-Saëns, par ou près Saint-Martin-Osmonville.

Art. 2. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires ne sont pas accomplies dans un délai de quatre ans à partir de la promulgation de la présente loi.

Art. 3. — Le département de la Seine-Inférieure est autorisé à pourvoir à la construction et à l'exploitation de la ligne dont il s'agit, comme chemin de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et

---

(*) Voir le type *Ann.* 1882, p. 264 ; et *Journal Officiel* du 19 avril 1898.

conditions du cahier des charges, dont copie est annexée à la présente loi.

Est approuvée la convention passée, les 4-8 décembre 1896, entre le préfet de la Seine-Inférieure, d'une part, et la compagnie du chemin de fer du Nord, d'autre part.

Une copie certifiée conforme de ladite convention restera également annexée à la présente loi.

Art. 4. — Pour l'application des articles 13 et 14 de la loi du 11 juin 1880, le maximum du capital de premier établissement de la ligne désignée à l'article 1er ci-dessus est fixé à la somme de 94.000 francs par kilomètre, soit 954.000 francs pour la ligne entière, dont la longueur n'excédera pas 10km,150, non compris le matériel roulant dont l'intérêt et l'amortissement seront compris dans les frais d'exploitation.

Le maximum de la charge annuelle pouvant incomber au Trésor public est fixé à 1.880 francs par kilomètre et à 19.080 francs pour la ligne entière.

Aux dépenses d'exploitation qui serviront au calcul de la subvention de l'État, le département pourra ajouter une somme de 200 francs par kilomètre exploité, en vue de la constitution d'un fonds de renouvellement de 6.000 francs au plus par kilomètre.

Le payement de la subvention de l'État est limité à une durée de cinquante années, à partir de la promulgation de la présente loi.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE I.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le chemin de fer d'intérêt local qui fait l'objet du présent cahier des charges partira de la station de Montérollier-Buchy, sur la ligne de Rouen à Amiens, en gare commune, passera à ou près Saint-Martin-Osmonville et aboutira à Saint-Saëns.

Art. 2. — Les travaux devront être commencés dans un délai de un an, à partir de la loi déclarative d'utilité publique. Ils seront poursuivis de telle façon que la ligne soit livrée à l'exploitation dans un délai de trois ans, à partir de la même date.

Art. 3 à 6. — *Comme au type.*

Art. 6. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1m,44.

Art. 7. — *Comme au type.*

Art. 8. — Le nombre et l'emplacement des stations ou haltes de voyageurs et des gares de marchandises seront arrêtés par le conseil général, après une enquête spéciale.

Il demeure toutefois entendu, dès à présent, qu'une station sera établie à la Boisière (Saint-Martin-Osmonville).

Si pendant l'exploitation de nouvelles stations, gares ou haltes sont reconnues nécessaires par le département, il sera procédé à une enquête spéciale.

L'emplacement en sera définitivement arrêté par le conseil général.

Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par le préfet ; si la sécurité publique l'exige, le préfet pourra, pendant le cours de l'exploitation, prescrire l'établissement de nouvelles gares d'évitement, ainsi que l'augmentation des voies dans les stations et aux abords des stations.

Les projets de détail de chaque gare, station ou halte, se composeront :

1° D'un plan à l'échelle de 1/500e indiquant les voies, les quais, les bâtiments et leur distribution intérieure, ainsi que la disposition de leurs abords ;

2° D'une élévation des bâtiments à l'échelle de 1 centimètre par mètre ;

3° D'un mémoire descriptif dans lequel les dispositions essentielles du projet seront justifiées.

Ils devront avant tout commencement d'exécution être approuvés par le préfet.

Le reste comme au type (*).

(N° 202)

[15 avril 1898]

Loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique l'établissement, dans les départements du Doubs et du Jura, d'un chemin de fer d'intérêt local, à voie étroite, d'Andelot à Levier.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

(*) Voir le type *Ann.* 1882, p. 264 ; et *Journal Officiel* du 19 avril 1898.

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans es départements du Jura et du Doubs, d'un chemin de fer d'intérêt local, à voie de 1 mètre de largeur entre les bords intérieurs des rails, d'Andelot (gare Paris-Lyon-Méditerranée) à Levier.

Art. 2. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires ne sont pas accomplies dans un délai de trois ans à partir de la promulgation de la présente loi.

Art. 3. — Les départements du Jura et du Doubs sont autorisés à pourvoir à la construction et à l'exploitation de la ligne dont il s'agit, comme chemin de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions :

1° De la convention passée, le 15 mai 1897, entre le préfet du Doubs, d'une part, et MM. Laborie frères, d'autre part, pour la concession de la partie de la ligne située dans le département du Doubs et pour la rétrocession de la partie de la ligne située dans le département du Jura, ainsi que du cahier des charges, du bordereau des prix et du devis particulier, annexés à cette convention;

2° De la convention passée, le 15 mai 1897, entre le préfet du Jura, d'une part, et le préfet du Doubs d'autre part, pour la concession, par le premier de ces départements au second, de la section de la ligne comprise dans le département du Jura.

Une copie certifiée conforme de ces conventions, ainsi que du cahier des charges, du bordereau des prix et du devis particulier demeurera annexée à la présente loi.

Art. 4. — Pour l'application des dispositions des articles 13 et 14 de la loi du 11 juin 1880, le maximum du capital de premier établissement de la ligne désignée à l'article 1er ci-dessus est fixé à la somme de 1.621.500 francs.

Le maximum de la charge annuelle pouvant incomber au Trésor public est fixé à 30.560 francs.

Dans tous les cas où, conformément aux dispositions des conventions ci-dessus visées, le département du Doubs participerait aux recettes de l'exploitation, l'État viendrait, au prorata de sa subvention, en partage des bénéfices réalisés par le département.

CONVENTION

ENTRE LES DÉPARTEMENTS DU DOUBS ET DU JURA.

L'an 1897, le 15 mai, entre les soussignés :

M. Félix Cassagneau, préfet du département du Jura, agissant au nom et pour le compte dudit département, en vertu :

1° De la loi du 10 août 1871 (art. 90);

2° De la loi du 11 juin 1880 sur les chemins de fer d'intérêt local;

3° De la délibération du conseil général du Jura, en date du 29 avril 1897,

D'une part;

Et M. Henri Goulley, préfet du département du Doubs, agissant au nom et pour le compte dudit département, en vertu :

1° Des lois susvisées;

2° De la délibération du conseil général du Doubs, en date du 29 avril 1897,

D'autre part ;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le département du Jura concède au département du Doubs, qui accepte, l'établissement et l'exploitation de la section du chemin de fer d'intérêt local d'Andelot à Levier comprise dans le département du Jura.

Cette concession n'aura d'effet qu'en vertu de la loi d'utilité publique à intervenir.

Art. 2. — Il sera pourvu à l'établissement et à l'exploitation de la section dont il s'agit comme ligne d'intérêt local, par le département du Doubs, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et des décrets des 6 août 1881, 20 mars 1882 et 23 décembre 1885 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges annexé à la présente convention.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée, le 15 mai 1897, entre le préfet du département du Doubs, au nom et pour le compte de ce département, d'une part, et MM. Laborie frères, agissant en leur nom personnel, d'autre part, pour ce qui concerne la rétrocession de l'établissement et de l'exploitation de la section de ligne susmentionnée, conformément au cahier des charges annexé à cette convention.

Art. 4. — Le département du Jura fournira au département du Doubs, à titre de subvention, une somme calculée à raison de 1.000 francs par kilomètre de ligne construite sur le territoire du département du Jura. Cette somme sera versée dans la caisse du département du Doubs, le jour de la mise en exploitation de la ligne entière.

Le département du Jura fera abandon au département du Doubs :

1° Des subventions en nature et en argent qui ont été ou qui pourront être souscrites par les communes et les particuliers au profit du departement, en vue de l'établissement du chemin de fer précité;

2° De la subvention annuelle que l'État pourra s'engager à verser pour couvrir en partie, dans les conditions prévues par l'article 3 de la loi du 11 juin 1880 et par les décrets du 20 mars 1882 et du 23 décembre 1885, les insuffisances de recettes de la section de ligne comprise dans le département du Jura.

Enfin le département du Jura fera abandon au département du Doubs de sa participation aux bénéfices d'exploitation, dans le cas où, d'après les dispositions de l'article 15 de la loi du 11 juin 1880, l'État et les départements du Doubs et du Jura viendraient, au prorata de leur subvention, en partage desdits bénéfices.

Art. 5. — En cas de désaccord entre les deux départements concernant les conditions d'établissement et les mesures à prendre communes aux deux sections du chemin de fer d'Andelot à Levier, tant en ce qui concerne l'organisation du contrôle que l'établissement et l'exploitation de la ligne, il sera statué par le Ministre des travaux publics.

CONVENTION

ENTRE LE DÉPARTEMENT DU DOUBS ET MM. LABORIE FRÈRES.

Entre les soussignés :

M. Henry Goulley, préfet du département du Doubs, chevalier de la Légion d'honneur, officier de l'instruction publique, agissant au nom et pour le compte dudit département, en vertu :

De la loi du 10 août 1871 sur les conseils généraux ;

De la loi du 11 juin 1880 sur les chemins de fer d'intérêt local ;

Des décrets des 6 août 1881 et 20 mars 1882, portant règlement d'administration publique ;

Et de la délibération du conseil général en date du 29 avril 1897,

D'une part ;

Et MM. Laborie frères, demeurant à Paris, 82, boulevard Saint-Germain,

D'autre part ;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le département du Doubs concède à MM. Laborie, qui acceptent, l'établissement et l'exploitation de la section du chemin de fer d'Andelot à Levier comprise dans le département du Doubs. Ce même département rétrocède à MM. Laborie la concession qu'il aura obtenue du département du Jura, de l'établissement et de l'exploitation de la section dudit chemin de fer comprise dans le département du Jura.

Cette concession et cette rétrocession n'auront d'effet qu'en vertu de la convention à intervenir entre les départements du Doubs et du Jura, et de la loi déclarant l'utilité publique de la ligne d'Andelot à Levier.

Elles sont faites conformément à la loi du 11 juin 1880 sur les chemins de fer d'intérêt local et aux décret des 20 mars 1882 et 23 décembre 1885, portant règlement d'administration publique pour l'exécution de cette loi et aux conditions ci-après :

Art. 2. — MM. Laborie seront assujettis à toutes les obligations imposées par le cahier des charges annexé à la présente convention, de même qu'ils bénéficieront des avantages résultant de ce même cahier des charges.

Ce cahier des charges est conforme au cahier des charges type annexé au décret du 6 août 1881, sauf les modifications aux articles 3, 5, 7, 9, 21, 31, 33, 37, 41, 46, 47, 49, 50 et 51.

Art. 3. — MM. Laborie seront substitués au département du Doubs pour les avantages et les engagements du traité passé entre le département et la compagnie des chemins de fer Paris-Lyon-Méditerranée, réglant le service de la gare d'Andelot, avec les modifications qui pourront y être apportées par M. le Ministre des travaux publics.

Un exemplaire de ce traité est annexé à la présente convention.

Art. 4. — Le préfet remettra à MM. Laborie, dans les conditions déterminées par les articles 3 et 5 du cahier des charges, les projets définitifs des travaux d'infrastructure et de superstructure de la ligne et de ses dépendances, y compris le raccordement avec le réseau de la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée à la gare d'Andelot, le matériel fixe et les alimentations, mais non compris les dépôts, les ateliers et la ligne télégraphique ou téléphonique.

Art. 5. — La construction du chemin de fer sera faite par MM. Laborie. Elle comprendra tout ce qui est nécessaire au complet établissement et à l'exploitation de la ligne, notamment : la préparation des projets définitifs à l'exception de ceux mentionnés à l'article précédent; l'acquisition des terrains nécessaires à l'établissement de la plate-forme de la voie des stations et de toutes les dépendances du chemin de fer, telles que déviations de routes, de chemins, de cours d'eau, ateliers de réparations, etc., dans les conditions indiquées à l'article 21 du cahier des charges; tous les travaux d'infrastructure, y compris ceux nécessaires pour le raccordement de la ligne avec le réseau Paris-Lyon-Méditerranée à la gare d'Andelot, tous les travaux de superstructure, y compris le matériel fixe et les alimentations; les dépôts et ateliers; la ligne télégraphique ou téléphonique; l'outillage et le mobilier des gares et stations, de la voie, des dépôts et ateliers; le matériel roulant.

Art. 6. — Les travaux et fournitures qui font l'objet des projets définitifs mentionnés à l'article 4 ci-dessus seront exécutés conformément aux dispositions de ces projets et aux conditions du devis particulier développant les clauses des articles 13 et 19 du cahier des charges.

Art. 7. — Le département du Doubs fournira à MM. Laborie, à titre de fonds de concours :

1° Les terrains communaux dont la cession gratuite a été consentie par les communes;

2° Une somme en capital de 740.000 francs représentant les subventions votées par les départements du Doubs et du Jura et par diverses communes et celles promises par des particuliers.

Sur la somme de 740.000 francs fournie en capital, le département du Doubs se réserve provisoirement une somme de 30.000 francs pour payer les frais d'une étude des avant-projets et des projets définitifs faits par ses soins ainsi que les frais de surveillance des travaux. La partie de cette somme restée sans emploi sera versée à MM. Laborie un an après la mise en exploitation de la ligne.

Le reliquat provisoire de 710.000 francs sera remis à MM. Laborie de la manière suivante :

A la fin de chaque mois à partir du commencement des travaux, le service de contrôle dressera un décompte des dépenses totales faites dans le mois, évaluées d'après les règles fixées à l'article 10 ci-après. On déduira de ce décompte une moitié des dépenses représentant la part contributive de MM. Laborie, et l'autre moitié sera versée à ces derniers à titre d'acompte, dans le courant du mois suivant, après approbation du préfet.

La somme nécessaire pour parfaire, s'il y a lieu, avec les acomptes délivrés mensuellement, la somme totale de 710.000 francs sera payée à MM. Laborie un an après la mise en exploitation de la ligne entière.

Art. 8. — Le département remettra, en outre, a MM. Laborie les terrains qui seraient cédés gratuitement dans l'avenir par les intéressés. Il leur versera, au moment de la mise en exploitation de la ligne, les subventions qui auraient pu être obtenues, sous la réserve que MM. Laborie se conformeront aux conditions imposées par lesdits intéressés.

MM. Laborie ne pourront réclamer sous aucun prétexte une augmentation quelconque des sommes allouées en vertu des dispositions qui précèdent, soit pour imprévisions dans les projets, soit pour cas de force majeure, soit pour toute autre cause.

Art. 9. — L'exploitation sera faite par MM. Laborie, à leurs risques et périls. Toutefois le département du Doubs s'engage à transmettre à MM. Laborie les subventions qu'il pourra recevoir de l'État directement et par l'intermédiaire du département du Jura, dans les conditions des articles 13 et 14 de la loi du 11 juin 1880, sans que ces subventions jointes aux bénéfices d'exploitation puissent porter à plus de 4,35 0/0 le revenu de la partie du capital de premier établissement fourni par MM. Laborie.

Pour l'application des clauses qui précèdent, il est entendu que :

1° Le capital de premier établissement sera calculé d'après les dépenses réellement faites, conformément à l'article 10 ci-après, sans que les chiffres portés en compte puissent excéder le maximum de 75.000 francs par kilomètre.

2° La part de ce capital de premier établissement fournie par MM. Laborie sera calculée en déduisant de ce capital la somme de 740.000 francs fournie en espèces;

3° La subvention totale fournie par le département sera évaluée en ajoutant à la somme de 740.000 francs la valeur des terrains communaux cédés gratuitement, calculée sur la base du prix moyen des acquisitions de terrain faites aux particuliers, majoré de 10 0/0 pour frais généraux.

Art. 10. — Dans le calcul des dépenses d'établissement réellement faites, visées par l'article précédent, on portera en compte :

a) Les dépenses faites pour les études, l'acquisition des terrains et l'exécution des travaux définis à l'article 5 ci-dessus. Ces dépenses seront évaluées d'après les quantités réellement faites ou livrées et suivant les prix unitaires du bordereau annexé à la présente convention. Pour les fournitures et travaux ne figurant pas à ce bordereau, on calculera les dépenses d'après les prix payés par MM. Laborie et dûment justifiés par eux ;

b) Les sommes effectivement dépensées pour le service des intérêts du capital engagé par MM. Laborie pendant la construction, sous déduction des intérêts produits par les fonds approvisionnés et sans que la dépense totale portée en compte de ce chef puisse excéder 3 0/0 des dépenses spécifiées au paragraphe *a*) ;

c) Les dépenses relatives à la constitution du capital-actions et à la réalisation des emprunts limitées au maximum de 3 0/0 des dépenses spécifiées au paragraphe *a*) ;

d) Éventuellement les insuffisances résultant de l'exploitation partielle des sections qui seraient ouvertes pendant la période de construction ;

e) Et, s'il y a lieu, une prime d'économie égale à la moitié de la différence qui pourra subsister entre les dépenses déterminées comme il est dit ci-dessus et le maximum fixé à l'article précédent.

Art. 11. — Les frais d'exploitation à porter en compte chaque année pour l'application des clauses de l'article 9, conformément à l'article 3 du décret du 20 mars 1882, seront évalués d'après les dépenses réelles, mais ne pourront dépasser par kilomètre le chiffre maximum résultant de la formule

$$F = 1.200 + \frac{2}{3} R,$$

dans laquelle R représente la recette brute, impôts déduits.

Cette formule s'applique à deux trains par jour dans chaque sens tant que la recette brute annuelle sera inférieure à 3.000 francs par kilomètre ; à trois trains par jour dans chaque sens pour une recette comprise entre 3.000 francs et 4.500 francs, et ainsi de suite à raison d'un train supplémentaire dans chaque sens pour chaque augmentation de 1.500 francs sur la recette brute kilométrique (impôts déduits). Le préfet pourra, MM. Laborie entendus, exiger l'établissement d'un nombre de trains supérieur au nombre prévu ci-dessus ; en ce cas, il sera ajouté au maximum défini par la formule une somme de 70 centimes par train kilométrique. Les trains supplémentaires que MM. Laborie mettraient d'eux-mêmes en circulation ne donneront pas lieu à cette augmentation.

Quand les frais d'exploitation seront inférieurs au maximum déterminé par la formule ci-dessus, ils seront majorés, à titre de prime d'économie, en faveur de MM. Laborie, des deux tiers de l'écart entre les frais réels et le maximum.

Si les frais d'exploitation ainsi majorés sont inférieurs au chiffre de la recette brute, impôts déduits, la moitié de l'excédent de la recette sera versée au département. L'autre moitié sera conservée par MM. Laborie pour compenser la réduction correspondante que pourra subir la subvention de l'État.

Art. 12. — Postérieurement à la clôture du compte de premier établissement qui doit avoir lieu quatre ans au plus tard après la mise en exploitation de la ligne, il pourra, en vertu de l'article 2 du décret du 20 mars 1882, être ouvert un compte complémentaire de premier établissement pour les dépenses telles que création de gares nouvelles, agrandissement de gares, pose de secondes voies ou de voies de garage, ou augmentation du matériel roulant. Les dépenses seront à la charge de MM. Laborie, sauf les subventions qu'ils pourront obtenir du département ou des intéressés.

Il sera tenu compte du capital complémentaire de premier établissement et des subventions pour l'application des clauses de l'article 9. Le capital à porter en compte pour cette application sera évalué d'après les dépenses réellement faites, majorées de 15 0/0 pour frais généraux et avances de capitaux, mais ne pourra excéder la somme de 13.500 francs par kilomètre.

Art. 13. — Un fonds de renouvellement de 2.000 francs par kilomètre, destiné à garantir le remplacement, en temps utile, de la voie et du matériel roulant, pendant la durée de la concession, sera constitué dans un délai maximum de quinze ans à dater de la déclaration d'utilité publique, au moyen de versements atteignant au plus 200 francs par kilomètre et par an, faits par MM. Laborie à la Caisse des dépôts et consignations, en numéraire ou en titres agréés par le département.

MM. Laborie sont autorisés à porter en compte ces versements dans les dépenses réelles d'exploitation, toujours dans la limite du maximum défini à l'article 11.

Ils toucheront, pendant la durée de la concession, les revenus des titres déposés ou les intérêts servis par la Caisse des dépôts et consignations des sommes versées.

Ils compléteront ce fonds de renouvellement dans les mêmes conditions que ci-dessus, dès que ce fonds aura été entamé pour l'entretien de la ligne et du matériel.

Ils en reprendront possession à la fin de la concession, sauf les prélèvements qui auraient été faits pour cet entretien.

Art. 14. — Dans les cas prévus à l'article 38 du cahier des charges, et dans le cas où MM. Laborie ne satisferaient pas aux obligations de la présente convention, si le département ne croit pas devoir provoquer la déchéance, MM. Laborie payeront au département une amende

de 200 francs par jour de retard, après une mise en demeure à eux adressée par le préfet. Toutefois cette mesure ne serait pas applicable dans les cas de force majeure dûment justifiés.

Cette amende sera prélevée sur le cautionnement qui devra être reconstitué dans le délai d'un mois après le prélèvement.

Art. 15. — Les frais de contrôle mis à la charge de MM. Laborie par l'article 65 du cahier des charges seront exigibles à partir du jour de la déclaration d'utilité publique. Le premier terme sera versé dans le mois qui suivra cette date à la caisse du trésorier-payeur général du Doubs. Les termes successifs seront versés d'avance, dans la même caisse, le 10 janvier au plus tard de chaque année.

Art. 16. — MM. Laborie s'engagent à n'employer que du personnel français et du matériel de provenance française. Toutefois, pour l'exécution des travaux de terrassement et de maçonnerie, ils auront la faculté d'employer des ouvriers étrangers dont le nombre sera au plus égal à celui qui est admis dans les travaux du génie militaire.

Art. 17. — Dans un délai de six mois à partir de la déclaration d'utilité publique, MM. Laborie devront constituer une société anonyme dont le capital sera constitué dans les conditions indiquées par l'article 18 de la loi du 11 juin 1880.

La société ainsi formée se substituera à MM. Laborie pour l'accomplissement des charges qu'ils contractent en vertu de la présente convention. MM. Laborie demeureront, d'ailleurs, solidairement responsables avec la nouvelle société de tous les engagements résultant de ladite convention.

Cette substitution devra être approuvée par un décret délibéré en conseil d'État, suivant les dispositions de l'article 10 de la loi du 11 juin 1880.

Fait double à Besançon, le 15 mai 1897.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE I.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le chemin de fer d'intérêt local qui fait l'objet du présent cahier des charges partira de la gare d'Andelot, sur la ligne de Mouchard à Pontarlier; passera par ou près Le Muy, Arc-sous-Montenot, Villers-sous-Chalamont et aboutira à Levier.

Art. 2 à 7. — *Comme au type.*

Art. 7. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1 mètre.

. . . .

Art. 8. — *Comme au type.*

Art. 9. — Le nombre et l'emplacement des stations ou haltes de voyageurs et des gares de marchandises seront arrêtés par les conseils généraux du Doubs et du Jura, sur les propositions du concessionnaire, après une enquête spéciale.

Il demeure toutefois entendu, dès à présent, que des stations seront établies dans les localités indiquées ci-après :

Andelot, Le Muy, Arc-sous-Montenot, Villers-sous-Chalamont et Levier;

Et des haltes près de la ferme de Bois-Chaillet, et près de la ferme d'Yoche.

Si, pendant l'exploitation, de nouvelles stations, gares ou haltes sont reconnues nécessaires, d'accord entre les départements du Doubs et du Jura et le concessionnaire, il sera procédé à une enquête spéciale.

L'emplacement en sera définitivement arrêté par les conseils généraux de ces départements, le concessionnaire entendu.

Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par les préfets, le concessionnaire entendu ; si la sécurité publique l'exige, les préfets pourront, pendant le cours de l'exploitation, prescrire l'établissement de nouvelles gares d'évitement, ainsi que l'augmentation des voies dans les stations et aux abords des stations.

. . . .

Le reste comme au type (*).

(*) Voir le type *Ann.* 1882, p. 264 ; et *Journal Officiel*, du 23 avril 1898.

DÉCRETS.

(N° 203)

[31 mars 1898]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans la ville du Mans, d'une voie de service destinée à relier le dépôt des voitures des tramways électriques au réseau de ladite ville.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans la ville du Mans, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'une voie de service destinée à relier le dépôt des voitures des tramways électriques audit réseau, entre le bas de la rue du Port et la place de la République.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires pour l'exécution de ladite voie ne sont pas accomplies dans le délai d'un an à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — La ville du Mans est autorisée à pourvoir à la construction et à l'exploitation de la voie dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions de la convention et du cahier des charges annexés au décret du 9 décembre 1896.

Le plan d'ensemble ci-dessus visé sera annexé au présent décret,

(N° 204)

[1er avril 1898]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'un réseau de tramways dans la ville de Bourges.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'Etat entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'un réseau de tramways, à traction électrique, destiné au transport des voyageurs et facultativement des bagages et colis pour voyageurs dans la ville de Bourges.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution desdits tramways ne sont pas accomplies dans le délai de deux ans à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — La ville de Bourges est autorisée à pourvoir à la construction et à l'exploitation du réseau de tramways dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée, le 5 mars 1898, entre le maire de Bourges, au nom de la ville, et la compagnie des tramways de Bourges, pour la rétrocession du réseau de tramways susmentionné, conformément aux conditions du cahier des charges annexé à cette convention.

Ladite convention, ainsi que le cahier des charges et le plan d'ensemble ci-dessus visés, resteront annexés au présent décret.

Art. 4. — Il est interdit à la compagnie des tramways de Bourges, sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction et l'exploitation du réseau de tramways mentionné à l'article 1er ou la distribution de l'énergie électrique dans les conditions fixées à la convention intervenue le 5 mars 1898 entre cette compagnie et la ville de Bourges, sans y avoir été préalablement autorisée par décret délibéré en conseil d'État.

CONVENTION.

Entre les soussignés :

M. le Dr Mirpied, maire de la ville de Bourges, agissant en cette qualité et en vertu des délibérations du conseil municipal du 20 avril 1896 et des 9 novembre 1896 et 20 mars 1897,

D'une part ;

Et la compagnie des tramways de Bourges, société anonyme, capital : 1.500.000 francs, siège social : 7, rue Beudant, à Paris, représentée par son administrateur délégué, M. Marcel Delmas,

D'autre part ;

Il a été arrêté et convenu ce qui suit :

Art. 1er. — La ville de Bourges s'engage à solliciter de l'État, pour une durée de cinquante ans, la concession d'un réseau de tramways à traction électrique avec transmission de l'énergie par câbles aériens et prise de courant par archet.

Ce réseau comprendra :

Ligne n° 1. — De la gare à l'école de pyrotechnie par l'avenue de la Gare (route nationale n° 140), la place Planchat, les rues du Commerce et Moyenne (route nationale n° 76), la rue de Dun (route nationale n° 153), le boulevard Carnot (voie urbaine),

Ligne n° 2. — De la gare à la rue Catherinot, par l'avenue de la Gare (route nationale n° 140), le boulevard de la République, le boulevard du Progrès, la rue Nicolas-Leblanc (voies urbaines) et la route de Nevers (route nationale n° 76).

Ligne n° 3. — De la gare au bureau d'octroi de Saint-Amand, par : l'avenue de la Gare (route nationale n° 140), place Planchat (route nationale n° 76), rues des Arènes, d'Auron et la rue de Saint-Amand (route nationale n° 140).

Art. 2. — La ville s'engage, dès aujourd'hui, à rétrocéder à la compagnie des tramways de Bourges la concession qu'elle obtiendra de l'État, pour toute sa durée.

Art. 3. — La compagnie des tramways de Bourges est substituée aux droits et obligations résultant pour la ville de Bourges du cahier des charges annexé à la présente convention, lequel est conforme au type faisant suite au décret du 6 août 1881, sauf les modifications aux articles 2, 3, 4, 6, 8, 10, 11, 14, 15, 20, 28, 29 et 36 et les suppressions des articles 7, 24, 25, 26, 27, 30, 31, 32, 34, 38 et 39 acceptées, les unes et les autres, d'un commun accord.

Elle sera soumise, en outre, aux clauses et conditions spéciales ci-après.

Art. 4. — Dans la rue Nicolas-Leblanc, dont le changement de pavage se fera par les soins de la municipalité, le rétrocessionnaire aura à se charger des frais de main-d'œuvre afférente à la zone de 2m,10 occupée par le tramway; ce travail devra être exécuté simultanément avec la pose de voie.

Art. 5. — La ville de Bourges autorise le rétrocessionnaire à établir sur les terrains lui appartenant ou ceux dépendant de la voirie urbaine, des bureaux d'attente et de contrôle sans indemnité ni redevance quelconque. Les plans et vues de ces constructions devront être acceptés par le maire et approuvés par M. le préfet du Cher. Il en sera de même des dessins des voitures, potences et rosaces.

Art. 6. — Le rétrocessionnaire s'engage à verser à la ville de Bourges, au plus tard un mois après le décret d'utilité publique rendu en sa aveur, la somme de 25.000 francs, et la ville s'engage à employer cette somme au rescindement d'immeubles frappés d'alignement sur l'une quelconque des voies suivies par les lignes de tramways.

Lorsque la ville de Bourges effectuera les opérations de voirie prévues pour les rescindements, la voie ferrée devra être déplacée de façon à rétablir les zones de 1m,10, de 2m,60 et de 30 centimètres minimum. Les déplacements de voie nécessités par ces rescindements seront aux frais de la compagnie rétrocessionnaire.

Art. 7. — Une subvention équivalente aux droits d'octroi payés par le rétrocessionnaire sur les matériaux, objets et engins nécessaires à la construction des lignes, à la mise en service et à l'exploitation du réseau, sera versée mensuellement au rétrocessionnaire, qui sera tenu de justifier, par état, de la somme qu'il aura versée.

Dans le cas où les droits d'octroi seraient en tout ou en partie remplacés par d'autres impôts directs ou indirects, la ville s'engage à en xonérer le rétrocessionnaire ou à lui rembourser le montant de ces impôts directs ou indirects, ainsi qu'il a été dit ci-dessus au sujet des droits d'octroi.

Art. 8. — Le rétrocessionnaire s'engage à verser à la ville, par voiture en circulation, un droit de stationnement de 15 centimes par jour.

Art. 9. — Lorsque les recettes brutes annuelles de l'exploitation du tramway auront dépassé une moyenne annuelle de 26.000 francs par kilomètre de voie exploitée, le rétrocessionnaire versera à la ville 10 0/0 de l'excédent.

Le versement de cet excédent sera effectué, le cas échéant, au plus tard trois mois après la clôture des comptes de chaque exercice.

Art. 10. — Tout le personnel employé, tant à la construction qu'à l'exploitation du tramway, sera de nationalité française.

Toute dérogation à cette règle devra être autorisée par le maire.

Tous les matériaux et fournitures nécessaires à la construction et à exploitation du tramway seront de provenance et de fabrication française.

Art. 11. — Le rétrocessionnaire déposera, avant la signature de l'acte de rétrocession, un cautionnement de 100.000 francs qui lui sera restitué au fur et à mesure de l'avancement des travaux d'installation du tramway, de telle sorte qu'il sera remboursé intégralement le jour de l'ouverture à l'exploitation.

Avant la signature de l'acte de concession, le concessionnaire dépo-

sera à la Caisse des dépôts et consignations une somme de 20.000 francs en numéraire ou en rente sur l'État, calculée conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du Trésor, avec transfert, au profit de ladite caisse, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise et ne sera remboursée qu'après l'expiration de la concession.

Le concessionnaire devra faire élection de domicile à Bourges. Dans le cas où il ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à lui adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat de la mairie de Bourges.

Art. 12. — Tous les frais et droits auxquels pourrait donner lieu la présente rétrocession seront à la charge du rétrocessionnaire.

Fait en double à Bourges, le 5 mars 1898.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE I.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le réseau de tramways qui fait l'objet du présent cahier des charges est destiné au transport des voyageurs et facultativement des bagages et colis pour voyageurs.

La traction aura lieu par l'électricité avec transmission de l'énergie par câble aérien.

Art. 2. — Le réseau des tramways comprendra les lignes suivantes et empruntera les voies publiques ci-après désignées :

Ligne n° 1. — De la gare à l'école de pyrotechnie par : l'avenue de la Gare (route nationale n° 140), la place Planchat, les rues du Commerce et Moyenne (route nationale n° 76), la rue de Dun (route nationale n° 153), le boulevard Carnot (voie urbaine).

Ligne n° 2. — De la gare à la rue Catherinot, par l'avenue de la Gare (route nationale n° 140), le boulevard de la République, le boulevard du Progrès, la rue Nicolas-Leblanc (voies urbaines) et la route de Nevers (route nationale n° 76).

Ligne n° 3. — De la gare au bureau d'octroi de Saint-Amand, par : l'avenue de la Gare (route nationale n° 140), place Planchat (route nationale n° 76), rues des Arènes, d'Auron et la rue Saint-Amand (route nationale n° 140) (*).

(*) Pour le reste, voir le type *Ann.* 1882, p. 292; et *Journal officiel* du 5 avril 1898.

(N° 205)

[1er avril 1898]

Décret déclarant d'utilité publique le prolongement, dans le département du Jura, de l'embranchement du tramway d'Orgelet, entre Orgelet et Arinthod.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. -- Est déclaré d'utilité publique le prolongement, dans le département du Jura, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, de l'embranchement d'Orgelet, entre Orgelet et Arinthod.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans le délai de trois ans à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — Le département du Jura est autorisé à pourvoir à la construction et à l'exploitation du prolongement de la ligne de tramway dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges annexé au décret ci-dessus visé du 6 août 1895.

Art. 3. — Est approuvé le traité passé, le 9 mars 1898, entre le préfet du Jura, au nom du département, et la compagnie générale des chemins de fer vicinaux, pour la rétrocession de l'exploitation de la ligne d'Orgelet à Arinthod, conformément au cahier des charges ci-dessus visé.

Ledit traité et le plan d'ensemble ci-dessus visé resteront annexés au présent décret.

Art. 4. — Pour l'application des articles 15 et 36 de la loi du 11 juin 1880 et 12 du règlement d'administration publique du 20 mars 1882, le maximum du capital de premier établissement de la ligne d'Orgelet à Arinthod est fixé à 745.000 francs.

Le maximum de la charge annuelle pouvant incomber au Trésor pour l'ensemble des lignes de Lons-le-Saunier à Saint-Claude

avec embranchement sur Orgelet, et d'Orgelet à Arinthod, est fixé à 111.305 francs, comprenant le maximum de 96.200 francs, fixé par le décret du 6 août 1895.

Dans tous les cas où, conformément à l'article 5 du traité annexé audit décret, le département participerait aux recettes de l'exploitation, l'État viendrait, au prorata de sa subvention, en partage des bénéfices réalisés par le département.

TRAITÉ DE RÉTROCESSION.

L'an 1898 et le 9 mars,

Entre les soussignés.

M. Boncourt, préfet du Jura, agissant an nom du département, en vertu des délibérations du conseil général du département, en date des 24 août 1894, 24 août 1895 et 29 avril 1897, sous réserve de l'approbation par l'État,

D'une part;

Et M. de Wandre, directeur de la compagnie générale des chemins de fer vicinaux, agissant au nom de ladite compagnie en vertu des pouvoirs qui lui ont été délégués par le conseil d'administration, le 11 décembre 1894,

D'autre part;

Il a été convenu ce qui suit:

Art. 1er. — Le département du Jura rétrocède à la compagnie générale des chemins de fer vicinaux, qui accepte, l'exploitation du tramway d'Orgelet à Arinthod. Cette rétrocession est faite par application de la loi du 11 juin 1880 et des décrets des 6 août 1881 et 20 mars 1882, ainsi qu'aux conditions de la convention et du cahier des charges annexés au décret du 6 août 1895, sauf les modifications qui y sont apportées par le présent traité.

Art. 2. — La convention annexée au décret du 6 août 1895 est complétée, en ce qui concerne la ligne d'Orgelet à Arinthod, par les dispositions ci-après :

Art. 3. — Il sera fourni un matériel roulant supplémentaire d'au moins une locomotive de 24 tonnes en ordre de marche, cinq voitures à voyageurs et de dix-huit wagons à marchandises de 10 tonnes.

Art. 4. — Le rétrocessionnaire participera aux frais d'établissement du tramway:

1° Pour une somme de 12.000 francs par kilomètre, dans laquelle seront comprises, jusqu'à concurrence d'un maximum de 7.000 francs par kilomètre, les dépenses des installations spécifiées à l'article 3 et fournitures supplémentaires de matériel roulant prévues ci-dessus;

2° Pour une somme formée des intérêts à 4 0/0 des acomptes en argent payés par le rétrocessionnaire sur le montant de sa subvention

depuis le jour de leur versement jusqu'à celui de l'ouverture à l'exploitation.

Le total ainsi formé constituera la part contributive du rétrocessionnaire dans le capital de premier établissement de la ligne.

Art. 5. — Le nombre minimum des trains est fixé à trois par jour dans chaque sens pour une recette brute moyenne inférieure à 4.500 francs par kilomètre.

Au-delà de 4.500 francs, le nombre minimum des trains sera déterminé d'après les bases admises pour la ligne de Lons-le-Saunier à Saint-Claude et à Orgelet.

Pour la détermination des recettes et des dépenses kilométriques, ainsi que pour celle du maximum de ces dépenses, et pour le calcul des recettes moyennes kilométriques servant à fixer le nombre des trains, la ligne nouvelle et celle de Lons-le-Saunier à Orgelet seront groupées de manière à ne former qu'un compte unique.

Art. 71. — Le montant du cautionnement est fixé à 20.000 francs.

Art. 3. — Le cahier des charges annexé au décret du 6 août 1895 est complété, en ce qui conserne la ligne d'Orgelet à Arinthod, par les dispositions ci-après :

Art. 2. — La ligne partira de la gare d'Orgelet sur l'embranchement d'Orgelet et empruntera les voies publiques ci-après désignées :

La route départementale n° 9 d'Orgelet à Nantua et Bourg, partout où elle peut être utilisée, c'est-à-dire sur toute la longueur de la ligne projetée, sauf deux dérivations situées l'une dans la rampe d'Arinthod.

Art. 3. — Les travaux seront poursuivis et terminés de telle façon que la ligne soit livrée à l'exploitation deux ans et demi à partir de la date de la promulgation du décret d'utilité publique.

Art. 5. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 80 mètres en pleine voie.

Le maximum des déclivités est fixé à 35 millimètres par mètre.

Art. 11. — Il est entendu, dès à présent, qu'il sera établi des stations ou des haltes pour le service des voyageurs, suivant les indications ci-après :

Stations : A Chambéria, Ugna-Savigna, Chatonnay et Arinthod.

Haltes : A Merlia et Sancia.

Art. 14. — Le nombre minimum des voyages qui devront être faits tous les jours dans chaque sens est fixé à trois.

Art. 4. — Les frais d'enregistrement du présent traité seront à la charge de la compagnie rétrocessionnaire.

Fait double à Lons-le-Saunier, le 9 mars 1898.

(N° 206)

[2 avril 1898]

Décret autorisant la Chambre de commerce de Bordeaux à installer l'éclairage électrique sur les quais et dépendances du port de Bordeaux.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — La Chambre de commerce de Bordeaux est autorisée à installer l'éclairage électrique sur les quais et dépendances du port de Bordeaux, à titre de complément de l'outillage autorisé par le décret du 24 avril 1894.

Art. 2. — Ce service sera régi tant par le cahier des charges annexé audit décret que par le cahier des charges additionnel annexé au présent décret.

Art. 3. — Les comptes et budgets relatifs à ce service seront fournis en même temps que ceux du service de l'outillage dont ils formeront un chapitre.

Ils seront définitivement approuvés par le Ministre du Commerce, de l'Industrie, des Postes et des Télégraphes, conformément à l'article 17 du décret du 3 septembre 1851, après avis du Ministre des travaux publics.

Outillage du port de Bordeaux.

ÉCLAIRAGE ÉLECTRIQUE DES QUAIS.

CAHIER DES CHARGES ADDITIONNEL.

Art. 1er. — En outre des installations prévues à l'article 1er du cahier des charges annexé au décret du 24 avril 1894, l'outillage que la chambre

de commerce de Bordeaux est autorisée à établir et à administrer dans le port de Bordeaux aux conditions soit dudit cahier des charges, soit du présent cahier des charges additionnel, comprend l'éclairage électrique des quais.

Art. 2. — L'éclairage électrique autorisé comporte un éclairage permanent et un éclairage dit accidentel.

La chambre de commerce est tenue dès maintenant d'établir :

1° L'usine destinée à produire l'électricité nécessaire à l'alimentation des appareils en fonctionnement;

2° Les appareils suivants et leurs accessoires :

40 foyers à arc de 15 ampères chacun, dont 30 sur les quais en rivière de la rive gauche entre la douane et l'entrée du bassin à flot, et 10 sur les quais du bassin à flot ;

a) 44 foyers à arc de 7,5 ampères chacun placés par deux sur 22 pylones sur les quais en rivière de la rive gauche, entre la douane et le bassin à flot ;

b) Les lampes à incandescence de 16 bougies utiles à l'éclairage de l'intérieur soit des pavillons-abris exploités par la chambre de commerce en vertu du décret du 24 avril 1894, soit de la halle métallique dépendant des magasins-docks concédés à la même compagnie par le décret du 19 juillet 1878.

Art. 3. — Le permissionnaire devra avoir terminé dans le délai de six mois les travaux de premier établissement des appareils qui sont spécifiés à l'article 2 ci-dessus.

En ce qui concerne les installations à titre éventuel dans les conditions de l'article 16 du cahier des charges annexé au décret du 24 avril 1894, le délai d'exécution sera, suivant le cas, fixé par la décision ministérielle ou par le décret à intervenir.

Art. 4. — L'éclairage permanent fonctionnera toute la nuit, pendant a même durée que l'éclairage municipal des rues de la ville.

L'éclairage accidentel ne fonctionnera que sur la demande du commerce et moyennant le payement des taxes ci-après fixées, à la charge des demandeurs.

Art. 5. — Les taxes maxima qui peuvent être perçues pour l'usage de l'éclairage accidentel, à partir de la mise en service des appareils, sont déterminées par les barêmes suivants :

A. — Arcs.

MODE D'USAGE	PRIX PAR NUIT ET PAR GROUPE DE DEUX ARCS DE 7a,5 CHACUN suivant le nombre d'heures consécutives d'allumage.													
	1 h.	2 h.	3 h.	4 h.	5 h.	6 h.	7 h.	8 h.	9 h.	10 h.	11 h.	12 h.	13 h.	14 h.
1° Une nuit isolée..........	1f 50	2f »	2f 95	3f 85	4f 70	5f 50	6f 25	6f 90	7f 55	8f 15	8f 70	9f 20	9f 60	10f [illegible]
2° Par abonnement au mois:														
4 nuits.......	1 50	2 »	2 90	3 75	4 55	5 30	6 »	6 60	7 20	7 75	8 25	8 70	9 10	9 [illegible]
8 nuits.......	1 50	2 »	2 85	3 65	4 40	5 10	5 75	6 30	6 85	7 35	7 80	8 20	8 55	8 [illegible]
12 nuits.......	1 50	2 »	2 80	3 55	4 25	4 90	5 50	6 »	6 50	6 95	7 35	7 70	8 »	8 [illegible]
16 nuits.......	1 50	2 »	2 75	3 45	4 10	4 70	5 25	5 70	6 15	6 55	6 90	7 20	7 45	7 [illegible]
20 nuits.......	1 50	2 »	2 70	3 35	3 95	4 50	5 »	5 40	5 80	6 15	6 45	6 70	7 90	7 [illegible]
De 24 à 31 nuits.	1 50	2 »	2 65	3 25	3 80	4 40	4 75	5 10	5 50	5 70	6 »	6 20	6 35	6 [illegible]

Conditions d'application. — Toute heure commencée est due.

La nuit commence et finit au moment de l'allumage et de l'extinction de l'éclairage permanent.

Les demandes de lumières devront être faites : l'été (du 1er avril au 30 septembre), avant cinq heures de l'après-midi; l'hiver (du 1er octobre au 31 mars), avant trois heures et demie de l'après-midi.

B. — Incandescence. — 1° *Allumage pendant une fraction de la nuit.*

TEMPS	PRIX POUR 1 LAMPE de 16 bougies		PRIX POUR 2 LAMPES de 16 bougies	
	Période de 4 h.	Période de 8 h.	Période de 4 h.	Période de 8 h.
1 nuit....................	0f 60	1f »	1f »	1f 50
1 semaine (toutes les nuits).	3 50	5 50	5 50	8 »
1 mois (4 semaines toutes les nuits).............	11 »	17 »	17 »	25 »
1 an (toutes les nuits)....	115 »	»	170 »	» »

Conditions d'application. — Les conditions relatives aux délais admis pour les demandes de lumière et à la durée de la nuit sont les mêmes pour les lampes à incandescence que pour les arcs.

Pour bénéficier des tarifs réduits à la semaine, au mois et à l'année, les périodes devront toujours partir du commencement de la nuit.

Si l'usager a demandé la période de quatre heures et la dépasse, il payera pour huit heures, sauf lorsque la durée de la nuit sera de moins de huit heures; dans ce cas il payera les heures supplémentaires qui devront être comptées jusqu'à la fin de la nuit proportionnellement au

tarif qui lui est appliqué pour la période de quatre heures. On procédera de même pour les heures dépassant la période de huit heures, qui seront comptées jusqu'à la fin de la nuit.

Toute heure commencée est due.

2° *Abonnement par mois pour toute la nuit.*

NOMBRE DE LAMPES	JANVIER	FÉVRIER	MARS	AVRIL	MAI	JUIN	JUILLET	AOUT	SEPTEMBRE	OCTOBRE	NOVEMBRE	DÉCEMBRE
Pour 1 lampe.	20f »	19f »	18f 50	17f »	15f »	13f 50	14f »	16f »	18f »	19f »	19f 50	20f »
Pour 2 lampes	30 »	29 »	27 »	25 »	22 »	20 »	21 »	24 »	27 »	28 »	29 »	30 »

3° *Abonnement à l'année pour toute la nuit.*

Pour une lampe, 200 francs;

Pour deux lampes, 300 francs.

Remarque. — Les prix réduits pour deux lampes, indiqués par les paragraphes 1°, 2°, 3° ci-dessus, ne s'appliqueront que lorsque les deux lampes seront installées dans le même quart de pavillon.

4° *Abonnement à l'année et pour toute la nuit.*

Quand le pavillon entier est loué à un seul titulaire :

Pour deux lampes placées n'importe où dans le pavillon, 300 francs;

Pour quatre lampes placées n'importe où dans le pavillon, 600 francs;

Pour huit lampes placées n'importe où dans le pavillon, 1.000 francs.

Conditions générales pour l'emploi des lampes à incandescence. — Les abonnements seront pris par les titulaires des pavillons-abris individuellement.

Le remplacement des lampes détériorées est à la charge de l'usager, sauf lorsqu'il y aura rupture du filament dans une ampoule intacte.

Art. 6. — Il sera fait emploi du produit des taxes conformément aux dispositions de l'article 43 du cahier des charges annexé au décret du 24 avril 1894.

Le maximum annuel de 60.000 francs prévu audit article pour la constitution du fonds de réserve est augmenté de 3.500 francs et élevé, par suite, à la somme de 63.500 francs.

Vu pour être annexé au décret en date de ce jour.

Paris, le 2 avril 1898.

(N° 207)

[4 avril 1898]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département des Basses-Pyrénées, d'un réseau de tramways à traction mécanique.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département des Basses-Pyrénées, suivant les dispositions générales des plans ci-dessus visés, d'un réseau de lignes de tramways à traction mécanique, destiné au transport des voyageurs et des marchandises et comprenant les lignes ci-après :

1° Pau à Pontacq, avec raccordement à la gare des chemins de fer du Midi à Pau ;

2° Pau à Moncin, avec raccordement à la gare des chemins de fer du Midi à Pau ;

3° Pau à Lembeye, avec embranchement sur Garlin (ladite ligne s'embranchant elle-même sur celle de Pau à Pontacq) ;

4° Oloron à Mauléon, avec raccordement aux gares du Midi de ces deux localités ;

5° Oloron à Sauveterre, avec raccordement aux gares du Midi de ces deux localités.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit réseau de tramways ne sont pas accomplies dans le délai de cinq ans à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — Le département des Basses-Pyrénées est autorisé à pourvoir à la construction et à l'exploitation du réseau de tramways dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions des cahiers des charges ci-dessus visés.

Art. 3. — Sont approuvées les conventions passées, les

24 août 1894, 15-31 mai 1897 et 2 avril 1898, entre le préfet des Basses-Pyrénées, au nom du département, et la compagnie rétrocessionnaire du tramway de Bayonne à Biarritz, avec embranchement sur le lycée de Marracq :

Pour la rétrocession des tramways de Pau à Pontacq, avec raccordement à la gare des chemins de fer du Midi, à Pau, et de Pau à Monein, avec raccordement à la gare des chemins de fer du Midi à Pau ;

Et pour la concession des tramways de Pau à Lembeye, avec embranchement sur Garlin (ladite ligne s'embranchant elle-même sur celle de Pau à Pontacq) ; d'Oloron à Mauléon, avec raccordement aux gares du Midi de ces deux localités, et d'Oloron à Sauveterre, avec raccordement aux gares du Midi de ces deux localités ;

Conformément aux conditions de la série de prix et des cahiers des charges annexés à la convention en date du 2 avril 1898.

La convention du 2 avril 1898, ainsi que la série des prix, les cahiers des charges et les plans d'ensemble ci-dessus visés resteront annexés au présent décret.

Art. 4. — Pour l'application des articles 15 et 36 de la loi du 11 juin 1880 et 12 du règlement d'administration publique du 20 mars 1882, le maximum du capital de premier établissement des lignes de Pau à Pontacq (non compris le raccordement avec la gare du Midi à Pau), de Pau à Monein (non compris le raccordement avec la gare du Midi à Pau), de Pau à Lembeye et à Garlin et d'Oloron à Mauléon, est fixé à la somme de 40.000 francs par kilomètre, sans que les longueurs auxquelles ce maximum s'applique puisse excéder $27^{km},800$ pour la première ligne, $26^{km},100$ pour la seconde, $60^{km},200$ pour la troisième et $42^{km},900$ pour la quatrième ; le maximum du capital de premier établissement de la ligne d'Oloron à Sauveterre est fixé à la somme de 38.000 francs par kilomètre, sans que la longueur à laquelle ce maximum s'applique puisse excéder $38^{km},800$; le maximum du capital de premier établissement du raccordement du réseau avec la gare du Midi, à Pau, est fixé à la somme de 438.500 francs.

Le maximum de la charge annuelle pouvant incomber au Trésor est fixé à 160.792 francs pour le réseau entier ; mais jusqu'au 1er janvier qui suivra la mise en exploitation complète du réseau, la subvention de l'État s'appliquera, s'il y a lieu, séparément à chacune des lignes du réseau.

Le montant de la subvention annuelle du Trésor et le remboursement ultérieur de cette subvention seront réglés, d'après les

bases fixées ci-dessus et à la convention précitée du 2 avril 1898, pour le maximum du capital de premier établissement, l'intérêt à servir à ce capital et les frais d'exploitation.

Dans tous les cas où, conformément à l'article 10 de la convention du 2 avril 1898, le département participerait aux recettes de l'exploitation, l'État viendrait, au prorata de sa subvention, en partage des bénéfices réalisés par le département.

Art. 5. — Il est interdit à la compagnie des chemins de fer à voie étroite du Midi, rétrocessionnaire du tramway de Bayonne à Biarritz, avec embranchement sur le lycée de Marracq, sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction ou l'exploitation de ladite ligne de tramway ou des lignes qui font l'objet du présent décret, sans y avoir été préalablement autorisée par décret délibéré en conseil d'État.

CONVENTION.

L'an 1898 et le 2 avril,

Entre les soussignés :

M. Ernest Doux, chevalier de la Légion d'honneur, officier de l'Instruction publique, préfet des Basses-Pyrénées, agissant au nom et pour le compte du département en vertu de la loi du 10 août 1871, de la loi du 11 juin 1880, des décrets du 6 août 1881 et du 20 mars 1882, des délibérations du conseil général, en date des 20 et 22 août 1896, 29 avril et 16 juin et 17 août 1897,

D'une part;

Et M. Edmond Caze, président de la compagnie des tramways de Bayonne à Biarritz et extensions, et M. Le Beuf, administrateur de ladite compagnie, agissant en cette qualité et stipulant pour le compte de ladite compagnie,

D'autre part ;

Voulant réunir en un seul texte les dispositions contenues dans les deux conventions en date du 24 août 1894 et 15 et 31 mai 1897,

Il a été convenu et arrêté ce qui suit :

Art 1er. — Le département des Basses-Pyrénées s'engage à rétrocéder à la compagnie des tramways de Bayonne à Biarritz et extensions, représentée par MM. Edmond Caze et Le Beuf, s'il en obtient la concession de l'État et pour une durée égale à celle de cette concession, l'établissement et l'exploitation des lignes de tramways ci-après, à traction mécanique, pour le transport des voyageurs et des marchandises :

De Pau à Pontacq, avec raccordement à la gare des chemins de fer du Midi à Pau ;

De Pau à Monein, avec raccordement à la gare des chemins de fer du Midi à Pau.

Art. 2. — Le département des Basses-Pyrénées concède à la compagnie des tramways de Bayonne à Biarritz et extensions, représentée par MM. Edmond Caze et Le Beuf, pour une durée égale à celle de la concession des lignes précitées, l'établissement et l'exploitation des lignes de tramways ci-après, à traction mécanique, pour le transport des voyageurs et des marchandises :

De Pau à Lembeye, avec embranchement sur Garlin, ladite ligne s'embranchant elle-même sur celle de Pau à Pontacq précitée;

D'Oloron à Mauléon, avec raccordement aux gares du Midi de ces deux localités;

D'Oloron à Sauveterre, avec raccordement aux gares du Midi de ces deux localités.

Art. 3. — MM. Edmond Caze et Le Beuf, ès qualités qu'ils agissent, acceptent cette rétrocession et cette concession, qui seront entièrement solidaires et pour lesquelles il sera fait masse des recettes et des dépenses.

MM. Edmond Caze et Le Beuf s'engagent, en outre, s'ils en sont requis par le département dans le délai maximum de dix ans à compter de la signature de la présente convention, à établir et exploiter les lignes de tramways ci-après, à traction mécanique, pour le transport des voyageurs et des marchandises :

Ligne sur Vic-en-Bigorre, s'embranchant sur la ligne de Pau à Lembeye ou sur celle de Pau à Pontacq;

Ligne sur Theze et Arzacq, partant de Pau ou s'embranchant sur les lignes désignées aux articles précédents.

Ces lignes seront soumises pour leur établissement et leur exploitation aux clauses, charges et conditions de la présente convention et des cahiers des charges qui y sont annexés, notamment en ce qui concerne le maximum des dépenses d'établissement et la date d'expiration de la concession.

Art. 4. — Les présentes rétrocession et concession sont faites aux conditions générales de la loi du 11 juin 1880, des règlements d'administration publique du 6 août 1881, du 20 mars 1882 et 23 décembre 1885, aux charges, clauses et conditions des cahiers des charges ci-annexés, à l'exécution desquelles MM. Edmond Caze et Le Beuf, ès qualités, s'engagent d'une façon formelle et aux conditions du décret d'utilité publique à intervenir, ainsi qu'aux clauses et conditions particulières ci-après indiquées.

Les cahiers des charges précités sont conformes au cahier des charges-type annexé au décret du 6 août 1881, sauf les modifications introduites par les articles 3, 7, 8 *bis*, 10, 11, 15, 23, 32, 35 et 38.

Art. 5. — La construction des lignes sera faite par le cessionnaire; elle comprendra la totalité des dépenses, travaux et fournitures d'objets mobiliers et immobiliers nécessaires au complet établissement et à l'exploitation des lignes énumérées ci-dessus, notamment :

Les études, la confection des avant-projets et des projets définitifs;

Les terrains nécessaires à l'établissement de la plate-forme des tramways, des stations et de toutes leurs dépendances telles que déviations de routes, chemins ou cours d'eau et ateliers de réparation; il est toutefois convenu que le sol des voies publiques de toute catégorie nécessaire à l'assiette des lignes et de leurs dépendances sera livré gratuitement au concessionnaire;

Tous les travaux d'infrastructure, y compris l'appropriation du sol des voies publiques traversées;

Tous les travaux de superstructure;

Les ateliers de réparation de matériel;

Le matériel fixe et roulant;

Le mobilier des gares;

L'outillage des gares, de la voie et des ateliers.

Toutefois, le matériel qui devra faire retour à l'État et au département en fin de rétrocession, conformément à l'article 17 du cahier des charges, est limité pour l'ensemble des lignes à 12 locomotives, 10 voitures-fourgons, 40 voitures-voyageurs, 80 wagons à marchandises et à 10 fourgons.

Art. 6. — Les dépenses faites par le cessionnaire pour l'exécution des diverses lignes du réseau seront réglées ainsi qu'il suit :

Les travaux et fournitures seront comptés d'après les quantités réellement faites et livrées et aux prix unitaires de la série de prix qui est annexée à la présente convention.

Les acquisitions de terrains seront comptées d'après les dépenses réelles effectuées par le cessionnaire, majorées de 15 0/0 pour frais généraux, frais d'administration et avance de capitaux.

L'ensemble des dépenses ainsi faites sera majoré pour frais de constitution de capital-actions, de réalisation des emprunts, de fabrication des titres, de timbre, frais généraux et commission de banque, d'une somme qui ne dépassera pas 1 1/2 0/0 de ces dépenses totales.

En tout cas et quoi qu'il arrive, le montant total du capital d'établissement admis en compte ne pourra pas dépasser la somme de 40.000 francs par kilomètre pour les lignes autres que celle d'Oloron à Sauveterre et la somme de 38.000 francs par kilomètre pour la ligne d'Oloron à Sauveterre, y compris toutes les majorations dont il vient d'être parlé.

Il est toutefois fait exception pour les dépenses de construction des raccordements des lignes de Pau à Pontacq et de Pau à Monein avec la gare des chemins de fer du Midi à Pau : il est entendu que la série de prix et le maximum admis pour le capital de premier établissement au paragraphe précédent ne leur seront pas applicables, et que la dépense correspondant à ces raccordements sera la dépense réelle dûment justifiée augmentée de 5 0/0 pour frais généraux et accessoires.

Art. 7. — Les dépenses définies à l'article 6 seront couvertes dans leur totalité, pour un quart, par les fonds fournis par le cessionnaire au

moyen du capital-actions et des obligations qu'il sera autorisé à émettre conformément aux dispositions de la loi du 11 juin 1880, et, pour les trois autres quarts, par des fonds fournis par le département.

Art. 8. — Tant que les dépenses faites et dûment constatées pour chaque ligne ou groupe de lignes simultanément construites ne dépasseront pas le quart du maximum par kilomètre prévu à l'article 6, elles seront payées par le cessionnaire pour constituer sa part contributive; le surplus des dépenses sera remboursé par le département dans les limites prévues à l'article 6 au moyen d'acomptes mensuels versés en argent dont le total ne pourra dépasser les trois quarts des dépenses lui incombant et constatées par des états de situation approuvés par l'administration, ni être inférieur en moyenne par kilomètre aux vingt-sept quarantièmes des mêmes dépenses.

Lorsqu'une ligne ou un groupe de lignes simultanément construites sera achevé et aura été l'objet d'une réception définitive faite dans les conditions des cahiers des charges et approuvée par le préfet, le département payera au cessionnaire : 1° la somme nécessaire pour parfaire, avec les acomptes déjà payés, les trois quarts du capital d'établissement tel qu'il est défini à l'article 6 ci-dessus ; 2° les intérêts à 3,50 0/0 du capital incombant au cessionnaire, d'après le décompte définitif, comptés à partir du jour où il aura été constaté que ce capital a été réellement dépensé par le cessionnaire jusqu'au jour de la réception définitive. Pour l'application du présent article, il est entendu qu'il sera fait masse des dépenses d'établissement de toutes les lignes que le département sera autorisé à faire exécuter et qu'il s'engage à faire construire simultanément.

Pour les autres lignes indiquées à l'article 3, il y aura lieu à compte spécial. Chacun de ces comptes sera clos et arrêté à la réception définitive, conformément aux règles posées dans l'article 6.

Art. 9. — A partir du jour où la réception définitive aura été prononcée, le département payera, chaque année, au cessionnaire une annuité établie sur le montant du quart constituant sa part contributive dans les dépenses d'établissement et calculée à raison de 3,78 0/0 par an, amortissement compris.

En cas de déchéance, le payement de ces annuités serait suspendu et aucun remboursement ne serait dû au cessionnaire pour la partie non amortie du capital fourni par lui.

Art. 10. — L'exploitation sera faite aux risques et périls du cessionnaire, quelles que soient les recettes.

Les frais kilométriques d'exploitation portés en compte chaque année ne pourront excéder le chiffre maximum résultant de la formule :

$$F = 1.000 + 0,60R,$$

dans laquelle R représente la recette brute, impôts déduits.

Cette formule s'applique à un nombre de trains fixé comme il suit par jour et dans chaque sens pour toutes les lignes, le nombre mini-

mum des trains sur chaque ligne étant fixé à trois par jour dans chaque sens, trois trains pour une recette kilométrique inférieure à 5.000 francs, quatre trains pour une recette kilométrique comprise entre 5.000 et 6.500 francs, et ainsi de suite, à raison d'un train pour chaque augmentation de recette kilométrique annuelle de 1.500 francs.

Le préfet pourra, le cessionnaire entendu, exiger l'établissement d'un nombre de trains supérieur au nombre prévu ; en ce cas, il sera ajouté au maximum défini par la formule ci-dessus 70 centimes par kilomètre-train pour les trains réguliers et 80 centimes par kilomètre-train pour les trains accidentels. Il est d'ailleurs entendu que les trains supplémentaires que le cessionnaire mettrait en circulation de lui-même ne donneront pas lieu à cette augmentation.

Il sera fait masse des recettes de toutes les lignes du réseau.

Quand les dépenses réellement faites et dûment justifiées, comprenant les frais généraux et les frais d'administration, n'atteindront pas le maximum donné par la formule, elles seront majorées à titre de prime d'économie des deux tiers de l'écart entre ce maximum et le montant des dépenses réelles.

Quand les recettes seront inférieures aux dépenses ainsi calculées, c'est-à-dire insuffisantes pour couvrir la somme réservée au cessionnaire, conformément au paragraphe ci-dessus, y compris la prime d'économie, s'il y a lieu, les insuffisances par rapport à cette somme seront à la charge du cessionnaire jusqu'au moment où elles pourront lui être remboursées comme il est dit ci-après.

Quand les recettes seront supérieures aux dépenses calculées comme il vient d'être dit, y compris la prime d'économie, l'excédent sera d'abord appliqué à couvrir les insuffisances des exercices précédents, sans intérêts. Le surplus sera versé annuellement au département pour venir en déduction des charges du capital de premier établissement.

Toutefois, si ce surplus représentait plus de 4,15 0/0 du montant des dépenses de premier établissement, y compris les intérêts pendant la période de construction, l'excédent serait partagé par moitié entre le département et le cessionnaire.

Art. 11. — Chaque année, le cessionnaire portera en compte dans les dépenses d'exploitation une somme prélevée sur les recettes de l'exploitation pour former un fonds spécial destiné au renouvellement de la voie et du matériel fixe et roulant.

Le versement sera de 50 francs par kilomètre pendant les cinq premières années de l'exploitation, de 100 francs entre la sixième et la dixième année, et de 200 francs à partir de la onzième année.

Ce fonds de renouvellement cessera de s'accroître quand il aura atteint le chiffre de 2.000 francs par kilomètre. Les versements annuels de 200 francs seront effectués de nouveau, dans la mesure nécessaire pour ramener le fonds de renouvellement à 2.000 francs, lorsque, après avoir atteint ce chiffre, il aura été absorbé ou entamé par les dépenses auxquelles il doit subvenir.

Le fonds ainsi constitué sera déposé dans une caisse agréée par le département; les revenus seront touchés par le cessionnaire. Ce fonds sera la propriété du cessionnaire et lui reviendra en fin de concession, sauf les prélèvements qui auraient pu y être faits, en exécution du paragraphe 3 de l'article 17 du cahier des charges.

Art. 12. — La subvention annuelle des communes traversées sera recouvrée par le département.

Art. 13. — Le département demeurera chargé de rembourser l'Etat et les communes de leurs avances à l'époque et dans les conditions fixées par l'article 15 de la loi du 11 juin 1880 et touchera les subventions de l'État versées en exécution de la même loi.

Art. 14. — Avant le commencement des travaux et au plus tard dans un délai de six mois après la déclaration d'utilité publique, le cessionnaire sera tenu d'augmenter son capital social de manière que le capital soit suffisant pour constituer les cautionnements prévus tant par la présente convention que par l'article 38 du cahier des charges et pour fournir, en outre, le quart du capital de premier établissement et le fonds de roulement nécessaire à l'exploitation des tramways.

Art. 15. — Une amende de 50 francs par jour sera due au département par le cessionnaire si, dans les délais prévus à l'article 3 des cahiers des charges, il n'a pas terminé les travaux et mis chaque ligne ou section de ligne en exploitation, sans préjudice de la déchéance, s'il y a lieu, par application des articles 20 et 21 des mêmes cahiers des charges et, de plus, il est spécifié que les intérêts, prévus aux articles 7 et 8 de la présente convention comme payables jusqu'au jour de la réception définitive, seront suspendus de plein droit si les travaux ne sont pas mis en état de réception dans le délai de deux ans fixé par l'article 3 des cahiers des charges.

Art. 16. — Le cessionnaire s'engage à n'employer que du personnel français et du matériel fixe et roulant de provenance française.

Art. 17. — Les cautionnements déposés par le cessionnaire deviendraient la propriété du département et de l'État en cas de déchéance ou si MM. Caze et Le Beuf, ès qualités, ne remplissent pas tous les engagements qui résultent pour eux de la présente convention.

Art. 18. — La validité de la présente convention est subordonnée à la déclaration d'utilité publique et à l'obtention, par le département, du concours de l'État dans les conditions fixées par la loi du 11 juin 1880 et l'article 12 du règlement d'administration publique du 20 mars 1882.

Art. 19. — Les frais de timbre et d'enregistrement du présent traité et des cahiers des charges annexés, calculés selon l'article 24 de la loi du 11 juin 1880, seront supportés par le cessionnaire.

Art. 20. — Les sieurs Caze et Le Beuf, ès qualités, devront, avant la déclaration d'utilité publique, déposer, à la Caisse des dépôts et consignations, en numéraire, une somme de 59.600 francs. Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise en ce qui concerne les lignes de Pau à Pontacq, Pau à Monein et le raccordement avec la gare du Midi à Pau.

Le cautionnement sera remboursé au cessionnaire par cinquièmes proportionnellement à l'avancement des travaux, à l'exception d'une somme de 12.000 francs qui ne sera remboursée qu'à l'expiration de la concession.

Art. 21. — MM. Caze et le Beuf, ès qualités, devront faire élection de domicile à Pau. Dans le cas où ils ne l'auraient pas fait, toute notification ou signification à eux adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture des Basses-Pyrénées.

Fait double à Pau.

SÉRIE DE PRIX.

INFRASTRUCTURE.

Frais d'études.

N° 1. — Le kilomètre de tramway concédé, 600 francs.

Terrains.

N° 2. — Les acquisitions de terrains seront comptées d'après les dépenses réelles effectuées par le concessionnaire, majorées de 15 0/0 pour frais généraux, frais d'administration et avance de capitaux.

Travaux.

N° 3. — Terrassements, déblais et emprunts de toute nature, pour réalisation de la plate-forme de la voie ferrée en déviation ou rectification sur place et de la plate-forme des stations, y compris charge, décharge, transport et emploi et indemnités de tout genre, 1 fr. 80.

N° 4. — Travaux accessoires sur les parties en déviation, règlements, perrés, murs de soutènement, batardeaux et épuisement des eaux, garde-corps, assainissements :

Pour la ligne de Pau-Pontacq, Pau-Monein, Saint-Laurent-Garlin et Oloron-Sauveterre, le kilomètre établi en déviation, 1.000 francs;

Pour les lignes de Pau-Lembeye, le kilomètre de voie établi en déviation, 6.000 francs;

Pour la ligne d'Oloron-Mauléon, le kilomètre de voie établi en déviation, 12.000 francs ;

N° 5. — Rectifications de routes, chemins et cours d'eau, passages à niveau, passages de dessertes et chemins ruraux, le kilomètre de tramway concédé, 450 francs;

N° 6. — Établissement de bordures en gazon pour limiter les accote-

ments surélevés, caniveaux, parapets, drains à pierres sèches, déplacements de bordures de trottoirs, d'escaliers, de regards et de clôtures, soutènements, réfection de chaussées et empierrements, déplacements de matériaux; enfin tous travaux accessoires sur les routes et chemins empruntés par le tramway, le kilomètre, 1.500 francs.

OUVRAGES D'ART.

Ouvrages neufs.

N° 7. — Buses de 30 centimètres de diamètre, le mètre linéaire 10 francs;

N° 8. — Buses de 40 centimètres de diamètre, le mètre linéaire, 14 francs ;

N° 9. — Buses de 50 centimètres de diamètre, le mètre linéaire, 22 francs;

N° 10. — Aqueducs de 60 centimètres d'ouverture, le mètre linéaire, 90 francs;

N° 11. — Aqueducs de 80 centimètres d'ouverture, le mètre linéaire, 120 francs;

N° 12. — Aqueducs de 1 mètre d'ouverture, le mètre linéaire, 150 francs ;

N° 13. — Aqueducs de 1m,50 d'ouverture, le mètre linéaire, 200 francs ;

N° 14. — Aqueducs de 2 mètres d'ouverture, le mètre linéaire, 300 francs;

N° 15. — Ponts voûtés de 2m,50 d'ouverture, l'un, 2.500 francs;

N° 16. — Ponts voûtés de 3 mètres d'ouverture, l'un, 3.300 francs;

N° 17. — Ponts voûtés de 4 mètres d'ouverture, l'un, 5.000 francs ;

N° 18. — Ponts voûtés de 5 mètres d'ouverture, l'un, 5.300 francs ;

N° 19. — Ponts voûtés de 6 mètres d'ouverture, l'un, 5.800 francs;

N° 20. — Ponts voûtés de 7 mètres d'ouverture, l'un, 7.300 francs;

N° 21. — Ponts voûtés de 10 mètres d'ouverture, l'un, 11.000 francs;

N° 22. — Ponts métalliques de 4 mètres d'ouverture, l'un, 5.500 francs;

N° 23. — Ponts métalliques de 5 mètres d'ouverture, l'un, 6.000 francs ;

N° 24. — Ponts métalliques de 7 mètres d'ouverture, l'un, 8.000 francs;

N° 25. — Ponts métalliques de 7m,50 d'ouverture, l'un, 8.500 francs;

N° 26. — Ponts métalliques de 10 mètres d'ouverture, l'un, 12.000 francs.

Élargissement ou réfection dans les ouvrages existants.

N° 27. — Aqueducs de 40 centimètres d'ouverture, l'un, 90 francs ;

N° 28. — Aqueducs de 50 centimètres d'ouverture, l'un, 100 francs;

N° 29. — Aqueducs de 60 centimètres d'ouverture, l'un, 125 francs;

N° 30. — Aqueducs de 70 centimètres d'ouverture, l'un, 150 francs;

N° 31. — Aqueducs de 80 centimètres d'ouverture, l'un, 175 francs;

N° 32. — Aqueducs de 1 mètre d'ouverture, l'un, 200 francs;

N° 33. — Aqueducs de 1^m,50 d'ouverture, l'un, 350 francs;
N° 34. — Aqueducs de 2 mètres d'ouverture, l'un, 500 francs;
N° 35. — Aqueducs de 2^m,50 d'ouverture, l'un, 850 francs;
N° 36. — Aqueducs de 3 mètres d'ouverture, l'un, 1.200 francs;
N° 37. — Aqueducs de 4 mètres d'ouverture, l'un, 2.000 francs;
N° 38. — Aqueducs de 5 mètres d'ouverture, l'un, 2.500 francs;
N° 39. — Aqueducs de 6 mètres d'ouverture, l'un, 2.900 francs;
N° 40. — Aqueducs de 7 mètres d'ouverture, l'un, 3.500 francs;
N° 41. — Aqueducs de 8 mètres d'ouverture, l'un, 4.500 francs;
N° 42. — Pont de Mauléon. — Substitution de garde-corps métalliques aux parapets en maçonnerie, 3.000 francs;

N° 43. — Ouvrages d'ouverture intermédiaire. — Les prix, tant pour ouvrages neufs que pour élargissement ou réfection dans les ouvrages existants, seront établis d'après les prix portés à la série pour les ouvertures entre lesquelles sera comprise celle de l'ouvrage en admettant que dans cet intervalle les prix varient proportionnellement à l'ouverture.

N° 44. — Ouvrages exceptionnels. — Pour les ouvrages neufs ou pour la réfection d'ouvrages non prévus dans la série ou qui n'y rentrent pas par la règle ci-dessus pour les ouvertures intermédiaires, les prix à compter seront les dépenses réellement faites, dûment justifiées, augmentées de 5 0/0.

Les prix prévus pour les ouvrages d'art comprennent tous les travaux afférents à ces ouvrages, notamment les fouilles, épuisements et blindages.

SUPERSTRUCTURE.

Voie et matériel fixe.

Voie.

N° 45. — Voie en acier, en rails Vignole, de 20^{kg},500 le mètre courant posés sur traverses de 1^m,80 × 0^m,20 × 0^m,12 espacées de 75 centimètres d'axe en axe, y compris éclisses de 7 kilogrammes la paire, boulons d'éclisses de 390 grammes, tirefonds de 320 grammes, fourniture de ballast, pose et entretien pendant trois mois, le mètre courant, 21 francs;

N° 46. — Branchement complet comprenant changement et croisement avce fourniture de bois et toutes les autres pièces, moins les voies intercalaires, l'une, 1.000 francs;

N° 47. — Plaques tournantes de 15 tonnes, pour wagons, mises en place, l'une, 1.400 francs;

N° 48. — Plaques tournantes de 30 tonnes, pour locomotives, mises en place, l'une, 5.000 francs;

N° 49. — Ponts à bascule, pour wagons, gradués et timbrés à 15.000 kilogrammes, mis en place, l'un, 2.000 francs;

N° 50. — Grues fixes de 6.000 kilogrammes, l'une, 6.000 francs;

N° 51. — Alimentation d'eau, l'une, 5.000 francs;

N° 52. — Outillage des ateliers des dépôts de la traction, par kilomètre de tramway concédé, 1.000 francs.

N° 53. — Outillage et mobilier de l'exploitation de la voie, par kilomètre de tramway concédé, 500 francs;

Stations.

N° 54. — Bâtiments en maçonnerie, sans étage, pour voyageurs, par mètre carré de surface couverte, 100 francs;

N° 55. — Plus-value du prix précédent pour chaque étage de bâtiment en maçonnerie, par mètre carré d'étage habitable, 68 francs;

N° 56. — Abris en bois avec remplissage en maçonnerie, pour voyageurs, le mètre carré de surface couverte, 60 francs;

N° 57. — Halles à marchandises, par mètre carré, 71 francs;

N° 58. — Quais pour marchandises, par mètre carré, 12 fr. 25;

N° 59. — Empierrements pour cours et chemins, par mètre carré, y compris le cylindrage, 2 francs;

N° 60. — Clôtures en lattes pour gares, par mètre linéaire, 3 fr. 15;

N° 61. — Puits avec accessoires, l'un, 500 francs;

N° 62. — Bâtiments en maçonnerie sans étage, pour ateliers et remises, par mètre carré, 71 francs;

N° 63. — Grandes fosses pour visite des locomotives, l'une, 2.000 francs;

N° 64. — Petites fosses pour visite des voitures, l'une, 1.000 francs;

N° 65. — Magasins, bureaux et logements d'employés, par mètre carré de surface couverte, 100 francs;

N° 66. — Plus-value du prix précédent pour chaque étage de bâtiment en maçonnerie, par mètre carré d'étage habitable, 68 francs;

N° 67. — Murs de clôture des dépôts en maçonnerie ordinaire, le mètre linéaire, 19 francs;

N° 68. — Les lignes téléphoniques ou télégraphiques seront payées d'après les dépenses réellement faites majorées de 5 0/0.

Matériel roulant.

N° 69. — Locomotives de 24 tonnes en ordre de marche, l'une, 40.000 francs;

N° 70. — Voitures de 1re classe avec salon et fourgon, contenant 6 places assises et 6 sur la plate-forme, le fourgon ayant approximativement les dimensions de $3^m,38 \times 2^m,10$, l'une, 8.000 francs;

N° 71. — Voitures mixtes, l'une, 8.000 francs;

N° 72. — Voitures de 2e classe avec banquettes non rembourrées, contenant 12 places intérieures et 24 places sur les plates-formes, l'une, 6.500 francs;

N° 73. — Voitures de 1re classe avec salon et fumoir, contenant

12 places intérieures et 12 places sur la plate-forme, l'une, 9.000 francs;

N° 74. — Fourgons, la caisse mesurant 2m,46×2m,10 et contenant 24 places sur les plates-formes, l'un, 6.000 francs;

N° 75. — Wagons fermés mesurant 5m,50 × 2m,10, l'un, 3.500 francs;

N° 76. — Wagons à haussettes mesurant 5m,50×2m,10, l'un, 3.000 francs;

N° 77. — Wagons plates-formes mesurant 5m,50 × 2m,10, l'un, 2.800 francs;

N° 78. — Grues roulantes, l'une, 7.000 francs;

N° 79. — Appareils à lever les locomotives, l'un, 2.500 francs;

N° 80. — Pièces de rechange pour locomotives, voitures et wagons, par kilomètre de tramway concédé, 200 francs.

Le matériel roulant ci-dessus indiqué sera du type Bayonne-Biarritz muni du frein continu.

Nota. — Pour tous les travaux non compris dans la présente série de prix, les prix à compter seront les dépenses réellement faites majorées de 5 0/0.

CAHIER DES CHARGES

DES LIGNES RÉTROCÉDÉES PAR LE DÉPARTEMENT.

TITRE I.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le réseau de tramways qui fait l'objet du présent cahier des charges est destiné au transport des voyageurs et marchandises.

La traction aura lieu par locomotive ou tout autre moteur mécanique dont l'emploi aura été arrêté entre le concédant et le concessionnaire.

Art. 2. — Ce réseau comprendra les lignes suivantes :

1° De Pau à Pontacq, avec raccordement à la gare des chemins de fer du Midi à Pau;

2° De Pau à Monein, avec raccordement à la gare des chemins de fer du Midi, à Pau.

Les voies publiques empruntées sont les suivantes :

1° Pour la ligne de Pau à Pontacq :

Place des Écoles, rues Castelnau, de l'Enfant-Jésus, Bellocq, chemins vicinaux ordinaires nos 18, 7 et 30 de la commune de Pau, chemin rural des communes de Bizanos et d'Idron, chemin vicinal ordinaire n° 1 d'Idron, route nationale n° 117, route départementale n° 5, chemin rural de la commune d'Espoey, route départementale n° 5, et, en outre, pour le raccordement avec la gare du Midi, chemin rural de la commune de Bizanos, chemin vicinal ordinaire n° 26 de Pau, chemin vicinal ordi-

naire n° 9 de Bizanos, chemin d'intérêt commun n° 13, chemin vicinal ordinaire n° 7 de Bizanos ;

2° Pour la ligne de Pau à Monein :

Avenue de la Gare et place de la Monnaie de la commune de Pau, route nationale n° 134, route départementale n° 2, route départementale n° 9, et, en outre, pour le raccordement avec la gare du Midi, chemin du Bois-Louis de la commune de Pau.

Sur toutes les lignes des parties sont établies en déviation des voies publiques précitées.

Art. 3. — Les projets d'exécution seront présentés dans un délai de trois mois à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique.

Les travaux devront être commencés dans un délai de trois mois après la date de l'approbation de chacun des projets. Ils seront poursuivis et terminés de telle façon que chaque ligne soit livrée à l'exploitation dans un délai de deux ans après la date de l'approbation des projets d'exécution.

Art. 4. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1 mètre.

La largeur des locomotives et des caisses des véhicules, ainsi que de leur chargement, ne dépassera pas 2m,10 et la largeur du matériel roulant, y compris toutes saillies, notamment celle des marchepieds latéraux, ne dépassera pas la même largeur de 2m,10; la hauteur du matériel roulant au-dessus des rails sera au plus de 3m,20.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera réglée de telle façon qu'entre les parties les plus saillantes des deux véhicules qui se croisent il y ait un intervalle libre d'au moins 50 centimètres.

Le reste comme au type (*).

(N° 208)

[6 avril 1898]

Décret déclarant d'utilité publique des modifications au tracé du réseau des tramways de Dunkerque.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'État entendu,

(*) Voir le type *Ann.* 1882, p. 292; et *Journal officiel du* 6 avril 1898.

Décrète :

Art. 1er. — Est déclarée d'utilité publique la modification au tracé du réseau des tramways de Dunkerque, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans le délai de deux ans à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — La ville de Dunkerque est autorisée à pourvoir à la construction et à l'exploitation du réseau de tramways dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du nouveau cahier des charges ci-dessus visé, qui remplace le cahier des charges annexé au décret du 14 septembre 1875.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée, les 21-22 mars 1898, entre le maire de Dunkerque, au nom de la ville, et M. Spilliaerdt, pour la rétrocession du réseau de tramways susmentionné, conformément aux conditions du cahier des charges annexé à cette convention.

Ladite convention, ainsi que le cahier des charges et le plan d'ensemble ci-dessus visés, seront annexés au présent décret.

Tramways de Dunkerque.

TRAITÉ DE RÉTROCESSION.

Entre M. Dumont, maire de Dunkerque, agissant pour le compte de la commune en vertu d'une délibération prise par le conseil municipal dans sa séance du 15 octobre 1897, sous la réserve de l'approbation des présentes par décret délibéré en conseil d'État,

D'une part;

Et M. Spilliaerdt-Caymax, rétrocessionnaire des tramways de Dunkerque, demeurant à Bruxelles, 171, rue Royale,

D'autre part;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Les dispositions du traité de rétrocession en date du 27 avril 1876, approuvé par le décret du 27 avril 1877, et les clauses et conditions spéciales imposées par la ville de Dunkerque, visées par M. le préfet du Nord à la date du 10 juin 1876, sont remplacées par les dispositions suivantes.

Art. 2. — M. Spilliaerdt sera assujetti envers la ville à toutes les obligations qui seront imposées à celle-ci par le nouveau cahier des charges annexé à la présente convention, de même qu'il sera subrogé aux avantages résultant pour la ville de ce même cahier des charges. Ce nouveau cahier des charges est conforme au cahier-type annexé au décret du 6 août 1881, sauf en ce qui concerne les articles 25, 26, 27, 30, 31, 32, 34, 38 et 39 supprimés et les articles 23, 24 et 29 modifiés.

Art. 3. — M. Spilliaerdt payera annuellement à la ville, à titre de droit de stationnement, une redevance de 1 franc.

Art. 4. — M. Spilliaerdt s'engage :

1° Sur la ligne principale, à maintenir les prix actuels calculés à raison de 5 centimes par garage; avec minimum de perception de 10 centimes ;

2° A diminuer les prix des places, et dans la même proportion, en cas où semblable mesure serait prise pour les tramways de Rosendaël.

Art. 5. — Le rétrocessionnaire sera tenu de transporter gratuitement tous les fonctionnaires ou agents municipaux en service.

Art. 6. — En cas de demandes de concessions adressées dans l'avenir à la ville pour d'autres lignes de tramways, il est entendu et convenu qu'à conditions égales, et pendant un délai de dix ans à dater de la déclaration d'utilité publique, la préférence sera donnée à M. Spilliaerdt, qui aura un mois pour se prononcer après que l'administration municipale lui aura donné communication des conditions et propositions faites.

Art. 7. — La somme de 1.000 francs constituant la partie non encore remboursée du cautionnement versé par M. Spilliaerdt restera déposée à la caisse municipale, en garantie de l'exécution des engagements de M. Spilliaerdt. Cette somme ne sera remboursée qu'après l'expiration de la concession.

Art. 8. — M. Spilliaerdt devra faire élection de domicile à Dunkerque. Dans le cas où il ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à lui adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat de la mairie de Dunkerque.

Art. 9. — M. Spilliaerdt s'engage, dans un délai de six mois à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique, à se substituer une société anonyme dont la durée devra être égale à celle de la concession et avec laquelle il restera solidairement responsable de l'exécution de ses engagements.

Art. 10. — Les frais de timbre et d'enregistrement du présent traité et du cahier des charges de la concession sont à la charge du rétrocessionnaire.

Fait double à Bruxelles, le 22 mars 1898.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE I.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le réseau de tramways qui fait l'objet du présent cahier des charges est destiné au transport des voyageurs.

La traction aura lieu par chevaux.

Art. 2. — Le réseau comprendra les lignes suivantes en empruntant les voies publiques ci-après désignées :

1° Une ligne principale de la place de la Gare à la place du Kursaal, parcourant :

La place de la Gare, l'avenue Thiers, la rue Thiers (voies urbaines) :

La place de la République, la rue Alexandre III (route nationale n° 16) ;

La place Jean-Bart, la rue de l'Église, la place d'Armes, la rue du Quai (voies urbaines) ;

Le quai du Leughenaer (grande voirie maritime) ;

La rue Carnot (voie urbaine) ;

La traversée des anciennes fortifications et des nouvelles ;

La place du Kursaal ;

2° Une ligne secondaire de la rue de l'Église à la limite du territoire de Dunkerque vers Rosendaël, parcourant :

La rue des Vieux-Quartiers, la rue du Magasin-à-Poudre, la rue de l'Abreuvoir, la place du Théâtre (côté est), la rue Benjamin-Morel, la place Calonne (côté nord), la rue de Nieuport, le pont de Rosendaël, la traversée des fortifications.

Le reste comme au type (*).

(N° 209)

[7 avril 1898]

Décret approuvant une modification du tracé du tramway de Versailles à Maule, dans la traversée de Versailles et au terminus à Maule.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'État entendu,

(*) Voir le type *Ann.* 1882, p. 292 ; et *Journal officiel* du 9 avril 1898.

Décrète :

Art. 1er. — Est approuvée, conformément aux dispositions des plans ci-dessus visés, la modification du tracé du tramway de Versailles à Maule, dans la traversée de Versailles et au terminus à Maule.

Les plans dont il s'agit resteront annexés au présent décret.

Art. 2. — L'article 2, paragraphe 1er, du cahier des charges annexé au décret du 13 mai 1896 est modifié comme il suit :

« La voie ferrée partira de la gare de Versailles rive droite (intersection du boulevard de la Reine et de l'impasse de Clagny) et empruntera les voies publiques ci-après désignées : impasse de Clagny, boulevard de la Reine, boulevard du Roi, rond-point du Chesnay, rue des Marais, boulevard Saint-Antoine, route nationale n° 184 jusqu'à Rocquencourt, chemin de grande communication n° 70, jusqu'au chemin de grande communication n° 45, sauf au droit de Noisy-le-Roi et entre Crespières et Mareil, où des déviations en plaine sont prévues, chemin de grande communication n° 45, entre le chemin de grande communication n° 70 et Maule. »

(N° 210)

[7 avril 1898]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Haute-Saône, d'une ligne de tramway de Bucey-les-Gy à Frétigney.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Haute-Saône, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'une ligne de tramway, à traction de locomotives, destinée au transport des voyageurs et des marchandises entre Bucey-les-Gy et Frétigney.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée

mentaires à exécuter seront arrêtés en dernier ressort par le Ministre des travaux publics, le département et le concessionnaire entendus.

Art. 4. — Le concessionnaire fournira et entretiendra à ses frais le matériel roulant et le matériel de pesage et de chargement nécessaire à l'exploitation de la ligne, ainsi que le mobilier et le matériel intérieur des gares, haltes, halles aux marchandises et bureaux, les machines-outils, outils et ustensiles des dépôts et ateliers et, le cas échéant, les chevaux et véhicules qui seraient nécessaires au factage et au camionnage. Les machines, voitures, appareils, instruments ou objets à fournir à cet effet seront conformes à des types préalablement soumis par le concessionnaire à l'approbation du préfet de la Haute-Saône; ils ne seront portés en compte que pour leur valeur réelle résultant de décomptes et factures, après avoir été vérifiés, essayés et reçus par l'administration.

Il est stipulé que la valeur du matériel ainsi défini ne dépassera, en aucun cas, 6.000 francs par kilomètre du chemin de fer concédé.

L'inventaire descriptif et estimatif du matériel fourni par le concessionnaire sera clos le 31 décembre de l'année qui suivra celle de l'ouverture de la ligne à l'exploitation.

Si, au cours de la concession, le développement du trafic exige une augmentation de matériel, le concessionnaire sera tenu de fournir à ses frais le matériel supplémentaire, sans que le département ait à lui payer l'intérêt de la dépense qui en résultera. Mais il restera propriétaire de ce matériel supplémentaire à l'expiration de la concession.

Art. 5. — Le concessionnaire participera aux frais d'établissement du chemin de fer pour une somme de 10.000 francs par kilomètre, applicable d'abord à la totalité du matériel à fournir par lui en vertu du premier paragraphe de l'article 4, et pour le surplus, à une partie des travaux définis à l'article 3. Le solde de cette somme, après prélèvement du prix du matériel roulant, sera versé dans la caisse du département dans le mois qui suivra la mise en exploitation.

Le concessionnaire touchera une annuité représentant 4,20 0/0 du capital avancé par lui pendant toute la durée de la concession. Cette annuité comportera intérêt et amortissement pour la totalité de ce capital.

Les subventions de l'État, des communes et des particuliers seront acquises au département, sans que le concessionnaire puisse élever aucune prétention à cet égard.

De son côté, le département reste chargé de rembourser, s'il y a lieu, l'État de ses avances, à l'époque et dans les conditions fixées par l'article 15 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 6. — L'exploitation sera faite aux risques et périls du concessionnaire, quelles que soient les recettes.

Sur la recette brute R de l'exploitation, impôts déduits, le concessionnaire prélèvera ses frais d'exploitation et d'entretien F majorés de 10 0/0 pour frais d'administration centrale.

Ces frais kilométriques d'exploitation F ne pourront jamais excéder le

chiffre maximum résultant de la formule :

$$F = 1.800 + \frac{R}{3},$$

dans laquelle R représente la recette brute kilométrique, impôts déduits.

Quand les frais d'exploitation n'atteindront pas ce maximum, ils seront majorés, à titre de prime d'économie, des deux tiers de l'écart entre leur montant et ce maximum.

Après ces prélèvements sur cette recette brute R, le bénéfice restant sera partagé entre le département et le concessionnaire.

Il sera attribué à ce dernier, savoir :

50 0/0 sur les 500 premiers francs du produit net kilométrique ;

25 0/0 sur tout ce qui excédera.

Lorsque la part des bénéfices de l'exploitation réservée au département sera suffisante pour couvrir l'intérêt du capital de premier établissement, l'excédent sera partagé entre l'État et le département, proportionnellement aux avances faites par chacun d'eux ; la part de l'État ne pourra d'ailleurs être inférieure, en aucun cas, à celle à laquelle il a droit en vertu de l'article 15 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 7. — Le concessionnaire entretiendra en parfait état, à ses frais, pendant toute la durée de la concession, les voies et leurs dépendances, les ouvrages d'art, les bâtiments, le matériel fourni par le département, ainsi que le matériel de toute nature fourni par lui. A cet effet, il sera procédé, au 1er juillet de chaque année, à la vérification contradictoire des ouvrages ou objets inscrits à l'état descriptif et à l'inventaire descriptif et estimatif mentionnés aux articles 3 et 4 ci-dessus. Procès-verbal sera dressé des réparations, changements, remplacements effectués dans le courant de l'année écoulée ou qu'il serait nécessaire d'effectuer, ainsi que des travaux complémentaires qui auraient été exécutés en vertu de l'article 3.

Le concessionnaire procédera, dans les trois mois qui suivront cette vérification, aux réparations, changements, remplacements reconnus nécessaires et indiqués par le préfet ; faute de quoi il y serait procédé d'office, à ses frais, par l'administration, quinze jours après une mise en demeure régulièrement notifiée, et la dépense serait prélevée sur le fonds de renouvellement et au besoin sur le cautionnement. En cas d'urgence constatée par l'administration, le délai de trois mois pourra être réduit et même abaissé à huit jours.

Art. 8. — Un fonds de renouvellement de 2.000 francs par kilomètre, destiné à garantir en temps utile le remplacement de la voie et du matériel roulant pendant la durée de la concession, sera constitué dans un délai maximum de quinze ans, au moyen de versements atteignant au plus 200 francs par kilomètre et par an, faits par le concessionnaire à la Caisse des dépôts et consignations, en numéraire ou en titres agréés par le département.

Le concessionnaire sera autorisé à prélever le montant de ces verse-

ments sur les économies réalisées dans les dépenses réelles d'exploitation et d'entretien au-dessous du maximum : $1.800 + \frac{R}{3}$, et à ajouter ce montant dans ses comptes auxdites dépenses.

Les versements deviendront obligatoires à partir de la sixième année, et si les économies réalisées ne suffisaient pas pour constituer le fonds de renouvellement dans le délai fixé, le concessionnaire devrait effectuer tout ou partie du versement de ses deniers, sauf à se rembourser de ses avances, sans intérêts autres que ceux payés par la Caisse des dépôts et consignations, sur les économies qu'il réaliserait dans les années qui suivront la constitution complète du fonds de renouvellement.

Ce fonds restera la propriété du concessionnaire, qui en touchera les intérêts pendant la concession ; mais il sera à la disposition du département pour assurer d'office le bon entretien de la voie et du matériel en cas de défaillance du concessionnaire. Lorsque ce fonds de réserve aura été entamé pour cet entretien, il sera immédiatement complété dans les mêmes conditions que ci-dessus.

Art. 9. — Le concessionnaire de l'exploitation devra, dans un délai de trois mois à partir de la déclaration d'utilité publique, soumettre en double expédition, à l'approbation de l'administration, les types et les fournitures de machines, voitures, appareils quelconques nécessaires à l'exploitation de la ligne. En cas de désaccord sur les prix, le différend sera tranché par trois experts, nommés l'un par le département, l'autre par le concessionnaire et le troisième par le conseil de préfecture de la Haute-Saône.

L'une des expéditions des projets approuvés sera remise au concessionnaire avec mention de la décision approbative, l'autre restera à la disposition du département.

Le matériel mentionné aux paragraphes précédents devra être approvisionné et prêt à fonctionner dans le délai d'un an à partir de la mise en demeure adressée par le préfet ; il est d'ailleurs entendu que cette mise en demeure ne pourra être adressée qu'après l'approbation des types.

Le concessionnaire devra ouvrir la ligne à l'exploitation dans un délai de trois mois, à dater d'une nouvelle mise en demeure qui lui sera adressée par le préfet. Cette nouvelle mise en demeure ne pourra être adressée que neuf mois après la précédente.

Faute par le concessionnaire de s'être conformé aux dispositions précédentes, faute aussi par lui d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le cahier des charges annexé et dans le cas prévu par l'article 10 de la loi du 11 juin 1880, il encourra la déchéance qui sera prononcée par le Ministre des travaux publics après mise en demeure, sauf recours au conseil d'État par la voie contentieuse.

Art. 10. — Le concessionnaire s'engage à n'employer, pour la construction, l'exploitation et l'entretien de la ligne concédée que du maté-

riel construit en France ou des agents de nationalité française sous réserve, en ce qui concerne les agents seulement, des autorisations particulières qui pourraient lui être accordées par le préfet.

Art. 11. — Les difficultés auxquelles donnerait lieu l'interprétation du présent traité de concession seront jugées par le conseil de préfecture de la Haute-Saône, sauf recours au conseil d'État.

Art. 12. — Les frais de timbre et d'enregistrement du présent traité, calculés conformément à l'article 24 de la loi du 11 juin 1880 et, s'il y a lieu, du cahier des charges annexé, ainsi que tous les autres frais accessoires, seront supportés par le concessionnaire.

Fait double à Vesoul, le 10 janvier 1898.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE I.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — La ligne de tramway qui fait l'objet du présent cahier des charges est destinée au transport des voyageurs et des marchandises.

La traction aura lieu par locomotives.

Art. 2. — La ligne partira de Bucey-les-Gy et empruntera, sauf quelques déviations, le chemin de grande communication n° 12, d'Auxonne à Plombières.

Art. 3. — Les projets d'exécution seront présentés dans un délai de six mois à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique.

Les travaux devront être commencés dans un délai de neuf mois à partir de la même date. Ils seront poursuivis et terminés de telle façon que la ligne entière soit livrée à l'exploitation dans un délai de deux ans à partir du décret d'utilité publique.

Art. 4. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1 mètre.

La largeur des locomotives et des caisses des véhicules, ainsi que de leur chargement, ne dépassera pas 2m,20, et la largeur du matériel roulant, y compris toutes saillies, notamment celle des marchepieds latéraux, ne dépassera pas la même largeur; la hauteur du matériel roulant au-dessus des rails sera au plus de 3m,40.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera au moins de 1m,70.

Le reste comme au type (*).

(*) Voir le type *Ann.* 1882, p. 292; et *Journal officiel* du 15 avril 1898.

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT.

(N° 211)

[26 décembre 1896]

Travaux publics. — Chemins de fer. — Décompte. — Clauses et conditions générales du 16 *novembre* 1866. — (Sieurs Réveillac et Bardol.)

Art. 29. — *Travail imprévu : recoupes aux talus déjà réglés pour en adoucir la pente : indemnité demandée : Rejet : le prix auquel ce travail a été payé était avantageux pour l'entreprise.*

Art. 32. — *Lorsque l'augmentation de plus du tiers des quantités prévues au devis estimatif résulte de l'exécution même des travaux, telle qu'elle avait été prévue, et non des changements apportés au travail défini par la convention, il n'y a pas lieu à l'application de l'art.* 32.

Dommages causés à l'entreprise. — Fausses manœuvres ayant entravé la marche normale de l'entreprise : travaux à la charge de l'administration exécutés tardivement : transbordements de matériaux et gêne causée aux ouvriers par suite de ces retards : indemnité allouée.

Matériaux approvisionnés et non employés par suite de la suppression du travail prévu : indemnité allouée ;

Remaniements et transports non prévus de moellons, causés par le retard apporté par l'administration dans la remise des instructions relatives à l'exécution d'une partie des maçonneries des souterrains : indemnité allouée.

Hausse des matériaux survenue en cours d'exécution : demande d'indemnité ; rejet : l'administration n'a apporté aucune modification aux dessins et indications concernant les garde-corps, donnés dès le début de l'entreprise, et, en retardant la pose de ces garde-corps, elle n'a fait qu'user de son droit.

Procédure. — Conclusions : Timbre. — Conclusions tendant à la

capitalisation des intérêts présentées sur papier non timbré ; refus par le conseil de préfecture d'en faire état : régularité.

Substitutions de moellons bruts aux moellons parementés prévus au devis pour la maçonnerie des voûtes des souterrains : sujétions en résultant ; indemnité alouée.

Sujétions. — Exécutions de déblais rocheux à une faible distance d'une maison de garde construite avant ces déblais : demande d'indemnité : rejet ; l'administration avait le droit de fixer l'ordre des travaux, et l'entrepreneur n'a pas formulé de réclamation en temps utile contre l'ordre adopté pour la marche des travaux.

... I. Sur les conclusions *des entrepreneurs tendant à l'allocation d'une indemnité par application de l'article 32 des clauses et conditions générales pour le cube des déblais excédant les quantités inscrites au devis estimatif* (6e *chef*) :

Considérant qu'en ce qui touche les terrassements de la voie le marché avait pour objet l'exécution d'un travail déterminé avec précision par la convention elle-même, c'est-à-dire l'enlèvement des déblais et la confection des remblais nécessaires pour asseoir une voie ferrée dont la largeur, le niveau et l'axe étaient fixés, l'inclinaison des talus indiquée dans les projets ne devant être réglée qu'en cours d'exécution suivant la nature du terrain rencontré ; que les entrepreneurs se sont engagés à exécuter ce travail aux prix spéciaux du bordereau ; que, dans ces conditions, si le cube des terrassements portés au devis estimatif a été augmenté par suite des adoucissements de talus reconnus nécessaires au cours des travaux, cette augmentation n'a été que le résultat de l'exécution même des travaux telle qu'elle avait été prévue et non la conséquence de changements apportés au travail défini par la convention ; que les requérants ne sont donc pas fondés à demander une indemnité par application de l'article 32 des clauses et conditions générales ;

Considérant que les entrepreneurs soutiennent subsidiairement qu'une indemnité leur est due en vertu de l'article 29 des clauses et conditions générales pour les recoupes de talus ayant eu lieu après un premier règlement des surfaces, le travail exécuté dans ces conditions ne pouvant être compris parmi ceux auxquels s'applique la convention ci-dessus rappelée, mais devant être considéré comme un travail imprévu pour lequel un prix nouveau devait être composé ;

Mais considérant que si, sur divers points, les sieurs Réveillac et Bardol ont dû faire des recoupes aux talus déjà réglés pour en

adoucir la pente, il résulte de l'expertise que l'exécution des déblais de terre ou de rocher tendre extraits dans ces conditions et payés au prix moyen fixé par le bordereau pour déblais de toutes natures a été très avantageuse pour les entrepreneurs ; qu'en conséquence ceux-ci ne sont pas fondés à réclamer un prix supérieur ;

... II. *Sur la demande d'indemnité pour sujétions dans l'exécution des déblais rocheux de la tranchée n° 53, sujétions occasionnées par la présence à une faible distance d'une maison de garde :*

Considérant que l'article 117 du cahier des charges donnait à l'administration le droit de désigner les travaux à exécuter pendant chaque campagne, de fixer l'ordre des travaux et le délai dans lequel ils devraient être terminés;

Considérant que les requérants n'ont élevé, dans les formes édictées par l'article 113, aucune réclamation contre l'ordre qui leur a été donné le 18 mai 1882 de construire de suite, c'est-à-dire sans attendre la fin des travaux de la tranchée n° 23, la maison de garde du Teil; qu'ils ne sont donc plus recevables à prétendre que cet ordre n'a pas été donné dans les limites des conditions du marché, et que, si la présence de la maison du garde a pu obliger les entrepreneurs à prendre, pour l'extraction à la mine d'une partie des déblais de la tranchée, quelques précautions, d'ailleurs peu onéreuses, celles-ci rentrent dans les faux frais de l'entreprise et ne peuvent, dès lors, justifier l'allocation d'une plus-value;

III. *Sur les* 15e, 26e *et* 31e *chefs :*

Considérant que les réclamations formulées sous ces trois chefs sont fondées sur ce que le retard apporté par l'administration à l'exécution des travaux à sa charge pour les fondations du mur de soutènement au point 219 et la façon dont ces travaux ont été conduits auraient occasionné de fausses manœuvres aux requérants et entravé la marche normale de leur entreprise;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que, malgré les demandes réitérées des sieurs Réveillac et Bardol (16 mars 1882, 5 décembre 1883), l'État n'a commencé qu'en mars 1884 les travaux qu'il devait exécuter lui-même pour les fondations du mur dont il s'agit et que ces travaux n'ont été achevés que dans les premiers mois de l'année 1885 ; que, par suite de ce retard, le déblaiement de la tranchée n° 43 et du tunnel des Coupoux, dont une grande partie des terres devait être employée en remblais derrière le mur de soutènement, a dû être suspendu avant que le niveau de la plate-forme de la voie n'ait été atteint ; qu'en

conséquence, le transport des matériaux destinés aux ouvrages d'art en aval du tunnel des Coupoux et qui ont dû passer par la cuvette de la tranchée et de la galerie du souterrain, a nécessité des transbordements et occasionné des frais qui auraient été évités, si la plate-forme de la voie avait pu être achevée en temps utile ; qu'en outre, une partie de ces transports a causé une gêne aux ouvriers travaillant à achever les déblais après la reprise du travail ; qu'une indemnité est due de ce chef et qu'il sera fait une exacte estimation du préjudice subi par les requérants en leur allouant la somme de 5.600 francs ;

Mais considérant que les sieurs Réveillac et Bardol ne justifient pas avoir subi, par suite du retard apporté à l'exécution du mur ou des dispositions adoptées pour les travaux à la charge de l'État, d'autres dommages que ceux dont il leur a été tenu compte, soit par la présente décision, soit par l'arrêté du conseil de préfecture du 31 juillet 1891 qui leur a alloué une indemnité de 4.128 fr. 60 sous le chef 14, à raison de l'arrêt des travaux dans les tranchées nos 40 et 42 ;

... IV. *Sur les conclusions des entrepreneurs touchant les modifications apportées au projet..... — En ce qui concerne les garde-corps* (36e *chef*) :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le dessin et toutes les indications utiles pour la fourniture des garde-corps ont été remis aux entrepreneurs avant la fin de l'année 1882 et n'ont, depuis lors, été l'objet d'aucune modification ; que les sieurs Réveillac et Bardol pouvaient donc, dès cette époque, traiter pour les approvisionnements qui leur ont été nécessaires et que, si l'administration a, ainsi qu'elle en avait d'ailleurs le droit, défendu la pose des garde-corps avant le 15 septembre 1884, c'est-à-dire avant l'époque à laquelle ont été achevés les principaux travaux de l'entreprise, les requérants ne sont pas fondés à se prévaloir de cette circonstance pour réclamer une indemnité représentant la différence des prix des fers en 1882 et en 1884 ;

V. *Sur les conclusions des entrepreneurs tendant à obtenir le remboursement des dépenses qu'ils auraient faites pour trier et réunir dans les tranchées les moellons destinés à la confection des murettes dont l'exécution leur avait été prescrite et pour les enlever ensuite lorsque la suppression des murettes a été décidée* (39e *chef*) :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que, par suite du non-emploi des moellons réunis dans les tranchées pour les murettes, les entrepreneurs ont eu à supporter des frais d'enlèvement qui

n'ont pas été rémunérés par le prix porté au décompte pour triage et mise en dépôt et qu'il sera fait une juste évaluation de l'indemnité à allouer aux requérants en la fixant à la somme de 1.000 francs ;

... VI. *En ce qui concerne l'indemnité réclamée pour remaniements et transports non prévus de moellons destinés à la maçonnerie des souterrains* (48e *chef*) :

Considérant qu'il résulte de l'expertise que, par suite de retards apportés à la remise des instructions relatives à l'exécution d'une partie des maçonneries des souterrains et de l'absence dans le mouvement de terres d'indications sur le cube des moellons à réserver pour ce travail, les entrepreneurs ont été obligés de mettre en dépôt pour les reprendre ensuite et leur faire subir un nouveau transport des déblais que, sans cette circonstance, ils auraient pu porter directement de la fouille aux lieux d'emploi et qu'un supplément de dépenses leur a été occasionné de ce chef ; qu'ainsi, et par application de la décision du conseil d'État statuant au contentieux du 26 février 1892, il est dû une indemnité aux sieurs Réveillac et Bardol et qu'il en sera fait une exacte estimation en allouant à ces entrepreneurs la somme de 5.191 fr. 23 fixée par la majorité des experts ;

VII. *En ce qui concerne la plus-value demandée pour la maçonnerie des voûtes des souterrains* (*chef n°* 49) : — Considérant qu'il résulte de l'expertise que si, pour se conformer aux ordres de service, les sieurs Réveillac et Bardol ont dû employer des moellons bruts pour la maçonnerie des voûtes des souterrains prévus au devis en moellons parementés, cet emploi ne pouvait se concilier avec une bonne exécution de l'ouvrage qu'au moyen de sujétions dont ils n'ont pas été rémunérés par l'allocation du prix n° 56 de la maçonnerie de moellons bruts en souterrain augmenté des frais de cintres, lesquels n'étaient pas compris dans ce prix, ainsi que cela a été jugé par l'arrêté du conseil de préfecture du 31 juillet 1891, devenu sur ce point définitif ; qu'une indemnité leur est due en raison de ces sujétions et qu'il en sera fait une exacte estimation en condamnant l'État à leur payer la somme de 9.787 fr. 17 dont l'allocation a été proposée par la majorité des experts ;

VIII. *Sur les frais d'expertise :* — Considérant que, dans les circonstances de l'affaire, il y a lieu, réformant les arrêtés attaqués, de mettre les frais des expertises auxquelles il a été procédé en exécution tant de l'arrêté du conseil de préfecture du 17 février 1888 que de la décision du conseil d'État statuant au con-

tentieux du 26 février 1892, pour 3/4 à la charge de l'État et pour 1/4 à la charge des entrepreneurs;

IX. *Sur les conclusions des entrepreneurs tendant à faire décider que le conseil de préfecture a rejeté à tort la demande de capitalisation des intérêts présentée le 1er février* 1890: — Considérant que cette demande n'a pas été formulée sur papier timbré; que, dès lors, c'est à bon droit que l'arrêté du conseil de préfecture du 31 juillet 1891 a refusé d'en faire état;

Sur les demandes de capitalisation des intérêts: — (En sus des sommes allouées aux sieurs Réveillac et Bardol par les arrêtés du conseil de préfecture des 31 juillet 1891 et 30 décembre 1893, l'État paiera à ces entrepreneurs les sommes de 5.000 francs pour difficultés de transport des matériaux dans la tranchée 43 et la galerie du tunnel des Coupoux; 1.000 francs pour sujétions résultant de la suppression des murettes garde-ballast; 5.191 fr. 23 pour reprise des moellons du dépôt (48e chef), et 9.787 fr. 17 pour maçonneries des voûtes. Les frais des expertises sont mis pour 3/4 à la charge de l'État et pour 1/4 à la charge des entrepreneurs. Arrêtés réformés en ce qu'ils ont de contraire. Les intérêts des sommes dues par l'État seront capitalisés pour produire eux-mêmes intérêts au profit des entrepreneurs à partir des 11 novembre 1892, 10 février 1894, 30 juillet 1895 et 13 novembre 1896. L'État supportera la moitié des dépens exposés par les sieurs Réveillac et Bardol.)

(N° 212)

[26 décembre 1896]

Travaux publics. — *Chemins de fer.* — *Décompte.* — *Clauses et conditions générales du* 16 *novembre* 1866. — (Sieur Bordais.)

Art. 20. — *Carrière non prévue au devis.* — *Refus par l'administration d'accorder le droit de l'exploiter.* — *Droit de l'administration; non-lieu à indemnité.*

Art. 32. — *L'augmentation de plus du tiers dans la proportion d'un ouvrage ne donne pas lieu à indemnité, si elle n'a pas été onéreuse.*

Art. 49. — *Retard dans les paiements, résultant de ce que des*

attachements ont été relevés postérieurement à l'achèvement des travaux: intérêts dus néanmoins à partir de l'expiration du délai de trois mois qui suit la réception définitive.

Déblais. — Art. 98 du devis. — Forfait. — En présence de la clause forfaitaire du devis d'après laquelle il est établi un prix moyen pour tous les déblais, l'entrepreneur n'est pas fondé à se prévaloir de la dureté exceptionnelle des déblais pour réclamer une plus-value.

Dommages causés à l'entreprise. — Retard de l'administration dans l'exécution de travaux exécutés en régie. — Sujétion en résultant : indemnité allouée.

Retard par l'administration dans la livraison des terrains : indemnité allouée.

Erreur matérielle. — Cube compté deux fois : rectification.

Force majeure. — Des pluies occasionnées par un hiver très pluvieux ne constituent pas un événement de force majeure de nature à justifier une indemnité.

Modifications apportées en cours d'exécution. — Emploi de moellon dur exigé aux lieu et place du moellon bâtard prévu au devis. — Sujétion résultant de ce chef : indemnité allouée.

Sujétions. — Déplacement ordonné d'un passage rendant l'exécution d'un travail plus onéreuse ; absence de réclamation en temps voulu contre l'ordre de déplacement du passage : demande d'indemnité non recevable.

Exécution d'une passerelle de service : indemnité allouée.

Interdiction de se servir de l'avenue de la gare pour le transport des matériaux : droit de l'administration, non-lieu à indemnité.

Dessouchage. — Ce travail, étant compris dans celui des remblais, ne peut donner lieu à une plus-value.

Travaux enlevés à l'entreprise. — Indemnité demandée : rejet. L'entrepreneur a consenti à ce que ces travaux soient exécutés en régie, — ou ces travaux n'étaient pas compris dans le marché.

SUR LE RECOURS PRINCIPAL DU MINISTRE : — *En ce qui concerne le 1er lot :*

I. *En ce qui touche les terrassements : — Sur les conclusions tendant à la suppression des plus-values pour imprévisions :*

Considérant que le Ministre demande la suppression des plus-values : 1° de 10.779 fr. 83 pour dureté exceptionnelle des déblais; 2° de 20.584 fr. 40 et de 9.668 fr. 22 pour difficultés dans l'exécu-

tion et le transport des déblais à raison de l'abondance des eaux;

Sur le premier point :

Considérant qu'aux termes de l'article 98 du devis il est établi un prix moyen pour tous les déblais; que le même article prescrit à l'entrepreneur d'étudier ce prix moyen avant l'adjudication et de se rendre compte des diverses natures de déblais, toutes les réclamations qu'il présenterait ultérieurement à ce sujet devant être rejetées; qu'il suit de là que l'entrepreneur n'est pas fondé à se prévaloir de la dureté exceptionnelle des déblais pour demander la revision du prix moyen porté au bordereau, qu'ainsi il y a lieu de faire droit aux conclusions du Ministre et de retrancher la plus-value de 10.779 fr. 83, allouée de ce chef par l'arrêté attaqué;

II. *Sur le deuxième point :*

Considérant qu'aux termes de l'article 55 du devis l'entrepreneur est tenu de détourner à ses frais les eaux qui gêneront les travaux et de s'en débarrasser en organisant les chantiers de manière à en assurer l'écoulement régulier;

Considérant, d'autre part, qu'il résulte de l'instruction que, si les pluies survenues pendant l'hiver 1882-1883 ont augmenté les difficultés d'épuisement et celles du transport des déblais, ces pluies n'ont en aucune façon présenté le caractère d'événements de force majeure et ne peuvent, dès lors, justifier une demande d'indemnité; qu'ainsi il y a lieu de réformer l'arrêté attaqué en supprimant également les plus-values de 20.584 fr. 40 et de 9.668 fr. 22 allouées de ce chef à l'entrepreneur;

... III. *En ce qui touche la plus-value de* 8.396 fr. 70 *allouée à l'entrepreneur sur la maçonnerie :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que l'entrepreneur a reçu l'ordre d'employer exclusivement le moellon dur dans diverses maçonneries pour lesquelles l'article 13, § 2, du devis prévoyait l'emploi du moellon bâtard; que le sieur Bordais a protesté contre ce rebut et que le moellon rebuté satisfait aux conditions du marché.

Considérant que cette exigence extracontractuelle a rendu plus onéreuse l'exécution des maçonneries dont s'agit; que le Ministre n'établit pas que le conseil de préfecture ait fait une inexacte évaluation de la plus-value à laquelle l'entrepreneur a droit de ce chef et qu'ainsi le recours du Ministre sur ce point doit être rejeté;

... IV. Considérant que la somme de 3.117 fr. 22 pour reprise d'un cube de 5.127 mètres fait double emploi avec la somme

déjà portée au premier lot pour le même objet ; qu'il suit de là qu'il y a lieu, rectification faite d'une erreur de 142 fr. 10, rabais déduit, sur les transports au wagon, reconnue par les deux parties, de réduire de 166.406 fr. 86 les sommes allouées à l'entrepreneur pour les terrassements du deuxième lot;

... V. *En ce qui touche la plus-value de* 1 038 fr. 18 *allouée pour reprise et approche de matériaux :*

Considérant que la majorité des experts s'est fondée, pour allouer cette plus-value au sieur Bordais, sur ce que l'administration a ordonné le déplacement, en cours d'entreprise, du passage supérieur prévu au point 135km,17 et sur ce que ce changement aurait rendu plus onéreuse l'exécution de cet ouvrage ;

Mais considérant que, si l'entrepreneur estimait que, par l'ordre lui prescrivant le déplacement dont s'agit, il lui était demandé au-delà des obligations de son marché, il devait en faire immédiatement l'observation écrite, conformément à l'article 113 du devis ; qu'il n'a produit aucune justification à cet égard et qu'ainsi il n'était pas recevable à réclamer de ce chef une indemnité ; qu'il suit de là qu'il y a lieu de faire droit aux conclusions du Ministre en supprimant la plus-value de 1.038 fr. 18 allouée sur ce point au sieur Bordais par l'arrêté attaqué ;

VI. *En ce qui concerne les réclamations communes aux deux lots :*

En ce qui touche les retards dans les paiements causés par le défaut d'attachements pris en temps opportun :

Considérant que si, d'après l'article 49 des clauses et conditions générales, il ne peut jamais être alloué d'indemnité à l'entrepreneur pour retard dans les paiements, il résulte de l'instruction que, par l'effet d'attachements relevés postérieurement à l'achèvement des travaux, celui-ci a reçu plus de trois mois après la réception définitive une partie du prix de ses travaux sans qu'il lui ait été tenu compte des intérêts qui ont cependant, aux termes du même article, couru de plein droit en sa faveur; que ces intérêts s'élèvent pour le premier lot à 1.430 fr. 26 et pour le deuxième lot à 2.064 fr. 60; qu'ainsi, tout en faisant droit sur ce chef au recours du Ministre, il y a lieu de maintenir au profit de l'entrepreneur, sur les allocations qui lui ont été mal à propos accordées par l'arrêté attaqué pour retard dans les paiements, celle de la somme de 3.494 fr. 86 ;

SUR LE POURVOI DE L'ENTREPRENEUR ET LE RECOURS INCIDENT DU MINISTRE :

VII. *En ce qui concerne le premier lot :*

... *Sur les conclusions du sieur Bordais tendant à ce que l'indemnité*

de 5.224 fr. 50 *allouée pour l'exécution de la tranchée du point* 21-25 *et de l'emprunt au point* 23, *soit élevée à* 5.457 fr. 61 :

Considérant qu'il résulte de l'instruction et qu'il n'est d'ailleurs pas contesté par l'administration que, par suite du retard apporté à l'exécution en régie des fouilles du passage supérieur au point 24+25, l'entrepreneur a éprouvé dans la construction des rampes d'accès de ce passage supérieur des sujétions de diverses natures; que le Ministre n'établit pas que l'indemnité de 5.457 fr. 61 proposée par la majorité des experts soit exagérée, et qu'ainsi il y a lieu de réformer l'arrêté attaqué et de faire droit de ce chef aux conclusions du sieur Bordais;

En ce qui touche l'exécution de la tranchée entre les points 27-34, *du remblai entre les points* 34-37 *et des rampes du P. S. au point* 31 :

Considérant que le sieur Bordais demande que l'indemnité de 1.316 fr. 50, allouée de ce chef par l'arrêté attaqué soit élevée à 2.619 francs; que, d'autre part, le Ministre conclut, par voie de recours incident, à ce que cette même indemnité soit réduite à 751 fr. 25;

Considérant que la majorité des experts a proposé de fixer à la somme de 1.386 francs l'indemnité à laquelle l'entrepreneur a droit à raison des sujétions qu'il a éprouvées dans l'exécution des ouvrages dont s'agit, en tant que ces sujétions sont imputables à l'administration; que le Ministre n'établit pas que cette somme soit exagérée et qu'ainsi il y a lieu de réformer l'arrêté attaqué en fixant à ce chiffre la plus-value à allouer à l'entrepreneur sur le présent chef;

... VIII. *En ce qui touche la gare de Gauviaguet:*

... *En ce qui touche l'exécution des rampes du passage supérieur au point* 73:

Considérant que le sieur Bordais ne justifie pas que le conseil de préfecture ait fait une inexacte appréciation des sujétions qu'il a eu à subir par suite du retard apporté à la livraison des terrains, en lui allouant de ce chef une indemnité de 788 francs; que, dès lors, il y a lieu de rejeter les conclusions de l'entrepreneur;

IX. *En ce qui touche la tranchée de Saint-Antoine:*

Considérant qu'il ne résulte pas de l'instruction que l'entrepreneur ait éprouvé un dommage par suite de retards apportés soit à la livraison des terrains, soit à la remise des plans; que le sieur Bordais ne justifie pas que l'indemnité de 778 fr. 99 offerte par l'administration pour l'exécution d'une passerelle de service soit insuffisante; qu'ainsi il y a lieu de faire droit au recours incident du Ministre en réduisant à cette somme celle de 6.750 fr. 29

allouée par le conseil de préfecture et de réformer de ce chef l'arrêté attaqué;

X. *En ce qui touche les travaux retranchés de l'entreprise:*

... *En ce qui concerne l'allée longeant la propriété du sieur Godrie:*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que, par sa lettre en date du 8 août 1884, le sieur Bordais a déclaré lui-même consentir à ce que cette allée fût exécutée en régie; que, dès lors, il n'est pas fondé à se plaindre du retranchement des travaux dont s'agit; qu'il suit de là qu'il y a lieu de supprimer l'indemnité de 266 fr. 03 allouée de ce chef par l'arrêté attaqué;

... *En ce qui touche les perrés:*

Considérant qu'il n'est pas contesté que l'administration a fait exécuter en régie une partie des perrés;

Mais considérant que l'entrepreneur n'a droit à indemnité qu'à raison de ceux qui se trouvaient compris dans son marché;...

XI. *En ce qui concerne le deuxième lot:*

... *En ce qui touche la plate-forme dont la construction a été nécessaire pour lancer le pont sur la Dordogne:*

Considérant, d'autre part, que le sieur Bordais évalue lui-même à 897 fr. 33 la dépense d'établissement de la plate-forme et à 210 francs l'indemnité à laquelle il a droit pour chômage résultant de la non-disponibilité des terrains; que, dès lors, il sera fait une exacte évaluation de la somme à allouer sur le présent chef en la fixant, conformément aux conclusions de l'administration, à 1.412 fr. 11 et en réformant sur ce point l'arrêté attaqué;

XII. *En ce qui touche les entraves apportées à la circulation du matériel de l'entrepreneur aux abords de la gare de Saint-André:*

Considérant que le sieur Bordais n'est pas fondé à soutenir qu'il avait le droit d'emprunter l'avenue de la gare pour y faire passer son matériel; qu'ainsi la circonstance que la circulation sur cette avenue lui a été interdite n'est pas de nature à ouvrir en sa faveur un droit à indemnité; qu'il suit de là qu'il y a lieu de faire droit au recours incident du Ministre en supprimant l'indemnité de 700 francs allouée de ce chef par le conseil de préfecture;

XIII. *En ce qui touche l'indemnité de* 1.557 *francs allouée par l'arrêté attaqué sur l'emprunt Guibert:*

... *Sur le recours incident du Ministre tendant à la suppression de l'indemnité de* 652 fr. 50 *pour chômage:*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que l'entrepreneur n'a pas eu à subir de chômage du fait de l'administration; qu'ainsi il y a lieu de faire droit au recours incident du Ministre et de réduire

à 904 fr. 50 la somme allouée de ce chef au sieur Bordais par l'arrêté attaqué;

En ce qui touche la carrière de la tranchée de Cubzac:

Considérant que l'entrepreneur se plaint de ce que l'administration lui ait interdit d'exploiter une carrière qui lui aurait fourni des matériaux dans des conditions avantageuses;

Considérant qu'il n'est point contesté que la carrière dont s'agit n'était point prévue au devis ; que, dès lors, l'entrepreneur n'aurait pu l'exploiter qu'en vertu d'une autorisation donnée conformément à l'article 20 des clauses et conditions générales ; que l'administration, en s'opposant à cette exploitation, n'a fait qu'user des droits qui lui sont conférés et qu'ainsi le sieur Bordais n'est pas fondé à réclamer de ce chef une indemnité ;

... XIV. *En ce qui touche l'application de l'article* 32 *des clauses et conditions générales:*

Sur les conclusions du sieur Bordais tendant à ce qu'il lui soit alloué une indemnité de 100 fr. 23 *pour augmentation de plus du tiers dans la maçonnerie de béton :*

Considérant qu'il n'est pas contesté que la quantité exécutée pour cette nature d'ouvrage a excédé de plus du tiers la quantité prévue ;

Mais considérant que l'entrepreneur ne justifie pas qu'il ait de ce chef éprouvé un préjudice et qu'ainsi c'est à bon droit que sa réclamation a été rejetée par l'arrêté attaqué;

... XV. *En ce qui concerne les réclamations communes aux deux lots:*

En ce qui touche le dessouchage :

Considérant qu'aux termes de l'article 56 du devis les remblais ne devront contenir ni mottes, ni gazons, ni souches, ni débris de haies ou de végétaux ; que le sol sur lequel ils reposeront sera, de même, débarrassé de toutes racines, souches, haies et autres végétaux ; que l'article 58 prescrit à l'entrepreneur d'avoir aux ateliers de décharge des ouvriers spécialement occupés à enlever les gazons, souches, branches et racines, si ce travail n'est fait qu'incomplètement aux ateliers de fouille et charge;

Considérant, d'autre part, que l'article 98 du devis stipule que le prix des déblais comprend toutes les sujétions et tous les faux frais qu'entraîne l'accomplissement des prescriptions du cahier des charges; que, dès lors, le sieur Bordais n'est pas fondé à soutenir que le dessouchage constitue une sujétion extracontractuelle et imprévue qui ne serait pas rémunérée par le prix moyen figurant au bordereau pour les déblais et qu'ainsi sa réclamation doit être rejetée;

... XVI. *Sur les intérêts: — ... Sur les intérêts des intérêts : — ...*

Art. 1er. Sont supprimées les allocations accordées par le conseil de préfecture au sieur Bordais, savoir, sur le 1er lot : celle de 47.032 fr. 53 pour imprévisions dans l'exécution des déblais ; celle de 1.646 fr. 04 sur les remblais des rampes des passages supérieurs ; celle de 659 fr. 09 sur les déblais des fouilles de fondation des ouvrages d'art ; sur le 2e lot : celle de 166.287 fr. 40 pour imprévisions dans l'exécution des déblais ; celle de 1.038 fr. 18 pour reprise et approche des matériaux de construction ; celle de 700 francs pour entraves apportées à la circulation du matériel de l'entreprise aux abords de la gare de Saint-André. Les indemnités allouées à l'entrepreneur par l'arrêté attaqué sont réduites, savoir, sur le 1er lot : celle de 6.750 fr. 29 pour la tranchée de Saint-Antoine à 778 fr. 99 ; celle de 4.072 fr. 32 pour emploi de la chaux du Teil à 3.149 fr. 98 ; celle de 2.318 fr. 50 pour préjudices causés par des cas de force majeure à 284 francs ; celle de 1.521 fr. 11 pour travaux retranchés de l'entreprise à 32 fr. 50 ; celle de 3.000 francs à raison d'attachements pris tardivement à 1.430 fr. 26 ; sur le 2e lot : celle de 2.575 fr. 72 pour la plateforme de lançage du pont de la Dordogne à 1.412 fr. 11 ; celle de 1.557 francs pour l'emprunt Guibert à 904 fr. 50 ; celle de 4.000 francs à raison d'attachements pris tardivement à 2.064 fr. 60. — Art. 2. L'indemnité de 244 francs allouée pour triage de moellons est portée à 327 fr. 88 ; celle de 5.224 fr. 50 pour la tranchée du point 21-25 et l'emprunt au point 23 est portée à 5.457 fr. 61 ; celle de 1.316 fr. 50 pour la tranchée entre les points 27-34 et le remblai entre les points 34-37 à 1.386 francs. — Art. 3. En conséquence, les sommes que l'État a été condamné à payer au sieur Bordais, savoir : 114.742 fr. 80 pour les travaux du 1er lot et 213.838 fr. 04 pour les travaux du 2e lot sont respectivement réduites à 53.805 fr. 15 pour le 1er lot et à 41.941 fr. 49 pour le 2e lot. — Art. 4. Les intérêts des sommes dues au sieur Bordais lui sont alloués : pour les travaux du 1er lot, à partir des 9 février 1887, 7 février 1889, 5 février 1891, 25 mars 1892, 7 juillet 1893, 12 juillet 1895 et 15 juillet 1896 ; pour les travaux du 2e lot, à partir des 18 février 1888, 17 février 1890, 23 février 1891, 13 juin 1892, 7 juillet 1893, 11 juillet 1894, 12 juillet 1895 et 15 juillet 1896. — Art. 5. Les frais d'expertise seront supportés pour moitié par chacune des deux parties. L'État supportera 1/5 des dépens exposés par le sieur Bordais devant le conseil d'État sur le pourvoi n° 75.982.

(N° 213)

[26 décembre 1896]

Travaux publics communaux. — Lycée. — Décompte. — (Sieur Bayle contre ville de Gap.)

Carrière ouverte par l'entrepreneur avec le consentement de l'administration et fournissant des matériaux équivalents à ceux en usage dans la région ; interdiction par l'administration d'en employer les matériaux : indemnité due.

Déblais. — Difficultés imprévues. — Éboulements que l'entrepreneur n'a pu prévoir et qui ont nécessité l'emploi d'étais et de main-d'œuvre supplémentaire : indemnité allouée.

Erreur matérielle. — Rectification.

Procédure. — Conseil de préfecture. — L'arrêté par lequel le conseil de préfecture ordonne une descente sur les lieux à l'effet de constater, de concert avec l'agent voyer en chef, des malfaçons dans cet ouvrage doit être annulé, comme prescrivant une mesure frustratoire, si en fait aucune malfaçon n'a été alléguée au cours de l'expertise, ni spécifiée devant le conseil de préfecture, et si, par suite des retards dans l'exécution, provenant du fait de l'administration, les ouvrages sont restés pendant un long intervalle de temps exposés aux intempéries.

Retard dans les paiements ayant entraîné l'immobilisation du matériel de l'entrepreneur et sa privation de bénéfices : indemnité allouée.

Retard dans l'exécution des travaux imputable à l'administration : indemnité de 2 0/0 allouée pour augmentation des frais généraux.

Sujétions. — Fausses manœuvres de l'architecte, ayant nécessité un remaniement de terres : indemnité allouée.

Travaux imprévus. — Prix nouveau, arbitré par les experts.

Travaux de protection de maçonneries inachevées contre les intempéries de l'hiver, nécessités par le retard apporté par l'administration dans l'achèvement de l'ouvrage : indemnité allouée.

(N° 214)

[26 décembre 1896]

Travaux publics communaux. — Voirie urbaine. — Décompte. — (Sieurs Corre et Rosuel contre ville de Brest.)

Sujétions imprévues: Dressement du sol dans le fond des fouilles. — Démolition de vieilles maçonneries présentant des difficultés exceptionnelles et ayant nécessité l'emploi d'explosifs : indemnité allouée.

Reprises prévues non effectuées à raison de l'emploi de procédés spéciaux et onéreux pour l'entrepreneur : indemnité allouée.

I. *En ce qui touche le dressement du sol dans le fond des fouilles, des aqueducs et sur la place du Château :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les sieurs Corre et Rosuel ont eu à effectuer un règlement de surfaces dont la rémunération n'était pas comprise dans les prix prévus au devis estimatif, et que les entrepreneurs sont fondés à réclamer le paiement de ce travail ;

Considérant que le conseil de préfecture a fait une exacte évaluation de la somme à leur allouer de ce chef en la fixant à 1.104 fr. 27; qu'il suit de là que les conclusions des parties tendant à la réformation sur ce point de l'arrêté attaqué doivent être rejetées ;

II. *En ce qui touche les reprises de terre :* — Considérant que, si les entrepreneurs n'ont pas effectué les reprises de terre prévues au marché, ils n'ont pu les rendre utiles que par l'emploi du procédé dit de l'abatage ; qu'il résulte de l'instruction et notamment de l'expertise que l'emploi de ce procédé a été onéreux pour eux ; qu'ainsi ils ont droit à une indemnité de ce chef et qu'il en sera fait une exacte évaluation en la fixant à la somme de 2.640 fr. 80 ;

III. *En ce qui touche les démolitions non prévues :* — Considérant qu'il n'est pas contesté que les sieurs Corre et Rosuel ont eu à effectuer en dehors des prévisions du devis des démolitions dont le cube s'élève à 5,151^{m3},89 ; qu'il résulte de l'instruction que ces entrepreneurs ont rencontré dans l'exécution de ce travail

des difficultés qui ont nécessité l'emploi des explosifs ; que le prix de 2 francs par mètre cube appliqué par le bordereau aux démolitions prévues est insuffisant, et qu'il y a lieu de leur allouer un supplément de prix de 50 centimes, soit la somme de 2.575 fr. 95.

En ce qui touche les intérêts : — Considérant que, par un précédent arrêté, passé en force de chose jugée, en date du 17 mars 1887, le conseil de préfecture a fixé le point de départ des intérêts au 18 octobre 1884;

Sur les intérêts des intérêts : — Considérant que les intérêts des intérêts ont été demandés par les sieurs Corre et Rosuel les 6 mars 1886, 19 janvier 1892, 13 mai 1893, 23 mai 1894, 27 mai 1895 et 24 juin 1896 ; qu'à chacune de ces dates il leur était dû plus d'une année d'intérêts ; qu'ainsi il y a lieu, conformément à l'article 1154 du Code civil, de faire droit à leurs conclusions ;

En ce qui touche les frais d'expertise : — Considérant que, dans les circonstances de la cause, il y a lieu de les mettre pour la totalité à la charge de la ville de Brest... (En sus de la somme de 1.104 fr. 27 mise à sa charge par l'arrêté attaqué, la ville de Brest paiera aux sieurs Corre et Rosuel la somme de 5.216 fr. 76 pour les causes susénoncées. La ville de Brest paiera les intérêts des sommes dues aux sieurs Corre et Rosuel tant en vertu de l'arrêté attaqué qu'en vertu de la présente décision à partir du 18 octobre 1884. Ces intérêts seront capitalisés pour produire eux-mêmes intérêts aux dates des 6 mars 1886, 19 janvier 1892, 13 mai 1893, 23 mai 1894, 27 mai 1895 et 24 juin 1896. Frais d'expertise supportés par la ville. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Le surplus des conclusions de la requête et recours incident de la ville rejetés. Ville condamnée aux dépens.)

(N° 215)

[26 décembre 1896]

Travaux publics communaux. — Algérie. — Distribution d'eau. — Dommages aux usines. — (Consorts Huchard et Amy.)

Lorsqu'une décision du conseil d'État a reconnu qu'une usine avait subi un détournement d'eau d'un certain nombre de mètres

cubes, par suite de la captation de ces eaux par la ville, et a condamné celle-ci à payer une indemnité représentant le dommage causé jusqu'à la cessation du détournement, si la ville prétend que l'eau a été rendue à l'usine et que l'usinier conteste cette allégation, il y a lieu d'en ordonner la vérification par experts.

Considérant que, par arrêté du conseil de préfecture d'Oran en date du 5 mai 1884, confirmé le 26 octobre 1888 par décision du conseil d'État, la ville d'Oran a été condamnée à payer aux consorts Amy et Huchard une redevance annuelle de 7.200 francs pour leur tenir lieu d'une privation de force motrice correspondant au détournement par la ville, chaque jour pendant dix-huit heures, de 1.426 mètres cubes des eaux de la source de Raz-el-Aïn, auxquelles ils ont droit jusqu'à concurrence d'une force motrice représentée par un volume total de 2.916 mètres cubes; que l'arrêté a déchargé la ville du paiement de cette redevance à partir du 1er novembre 1890 en admettant que la ville avait cessé de détourner à cette date les 1.426 mètres cubes précités.

Mais considérant que les requérants contestent la restitution de ce dernier volume qui leur aurait été faite par la ville sur les eaux limpides du Raz-el-Aïn, et que l'état de l'instruction ne permet pas d'apprécier si la ville leur a effectivement restitué à partir du 1er novembre 1890 tout ou partie du volume primitivement détourné par elle à leur préjudice ; qu'ainsi il y a lieu d'ordonner une expertise à l'effet de vérifier le mérite des prétentions respectives des parties... (Il sera avant faire droit procédé à une expertise contradictoire par un seul expert, si les parties s'entendent pour la désignation d'un expert unique, sinon par trois experts nommés, le premier par les consorts Amy et Huchard, le deuxième par la ville d'Oran et le troisième par le président de la section du contentieux du conseil d'État. Le ou les experts auront à rechercher et vérifier si la ville d'Oran a restitué à partir du 1er novembre 1890 aux requérants tout ou partie du volume de 1.426 mètres cubes des eaux du Raz-el-Aïn détourné par elle à leur préjudice, chaque jour pendant dix-huit heures, antérieurement à l'arrêté du 5 mai 1884 ; en cas d'affirmative, ils feront connaître l'époque et la consistance des restitutions, ainsi que le volume total, au jour de leurs opérations, des eaux limpides du Raz-el-Aïn servant à mettre en mouvement le moulin des requérants. A défaut par l'une des parties d'effectuer la désignation de son expert dans le délai d'un mois à dater de la notification de la présente décision, il y sera pourvu d'office par le président

de la section du contentieux. Le ou les experts prêteront serment entre les mains du vice-président du conseil de préfecture d'Oran. Ils déposeront leur rapport au secrétariat du contentieux du conseil d'État dans le délai de trois mois à partir de la prestation de serment. Les dépens sont réservés pour être supportés par la partie qui succombera en fin de cause.)

(N° 216)

[26 décembre 1896]

Travaux publics communaux. — Rues et places. — Travaux d'exhaussement de la rue et établissement de caniveaux n'ayant ni augmenté l'humidité des immeubles, ni rendu les accès plus difficiles : indemnité refusée. — (Sieur Puyoo-Peyhau contre commune de Lahoutan, Basses-Pyrénées.)

Considérant qu'il résulte de l'instruction, notamment du rapport de deux des experts, que l'exhaussement de la chaussée et le déplacement de la rigole au droit de la maison Bernadou et l'approfondissement du fossé existant au droit de la maison Pucheu n'ont eu pour conséquence ni d'augmenter l'humidité de la maison Bernadou, ni de rendre plus difficile l'accès de ces deux immeubles; qu'il suit de là que les travaux de voirie exécutés en 1890 et 1891 par la commune de Lahoutan dans la rue du Coût-de-Peyret n'ont pas causé aux maisons du sieur Puyoo-Peyhau de dommage pouvant lui donner droit à une indemnité et que, dès lors, c'est à bon droit que sa demande a été rejetée par l'arrêté attaqué... (Rejet avec dépens.)

(N° 217)

[26 décembre 1896]

Travaux publics. — Dommages. — Compétence. — (Sieurs Falgairolle, Prat et Giraud.)

Le conseil de préfecture n'est pas compétent pour connaître d'une demande en réparation de dommages causés par un entrepreneur, à raison de dépôts de matériaux effectués sur une propriété, et de la destruction de conduites d'eau servant à l'arrosage, si, d'une part, cette occupation constitue une voie de fait de la part de l'entrepreneur qui n'a pas été autorisé par l'administration à effectuer ces dépôts, et si, d'autre part, il y a contestation sur le point de savoir si la parcelle litigieuse fait partie des terrains compris dans un jugement d'expropriation.

Considérant qu'à l'appui de sa demande d'indemnité le sieur Altayrac soutenait que des dépôts de matériaux auraient été faits sur sa propriété et lui auraient causé un préjudice et que des canalisations souterraines servant à l'arrosage de ses terres auraient été coupées au cours des travaux de construction du canal de Signac ;

Considérant, d'une part, qu'en admettant même, ainsi que le prétend le sieur Altayrac, que les parcelles sur lesquelles ont été faits les dépôts de matériaux ne soient pas comprises parmi les terrains expropriés, ces dépôts, effectués sans autorisation régulière de l'administration, constitueraient de la part des entrepreneurs des voies de fait, et que, par suite, il ne pourrait appartenir qu'aux tribunaux judiciaires de statuer sur l'indemnité réclamée par le sieur Altayrac ;

Considérant, d'autre part, qu'il n'appartenait également qu'à l'autorité judiciaire de rechercher si l'indemnité réglée par la cession amiable du 24 novembre 1891 comprenait le préjudice qui a pu être causé au sieur Altayrac par la suppression des conduites d'eau ; que, de ce qui précède, il résulte que les sieurs Falgairolle, Prat et Giraud sont fondés à demander l'annulation pour excès de pouvoir des arrêtés attaqués et à réclamer la resti-

tution de sommes qu'ils ont payées en exécution de l'arrêté du 14 février 1894 avec intérêts à dater du 9 mars 1894, jour de paiement... (Arrêtés annulés. Le sieur Altayrac restituera aux sieurs Falgairolle, Prat et Giraud, avec intérêts à dater du 9 mars 1894 la somme de 1.237 fr. 60 payée par eux en exécution de l'arrêté du 14 février 1894. Le sieur Altayrac supportera les frais d'expertise et les dépens.)

CIRCULAIRES MINISTÉRIELLES.

(N° 218)

[22 juillet 1898]

Règlements transactionnels d'entreprises de travaux. — Intérêts susceptibles d'être alloués aux entrepreneurs.

Monsieur l'Ingénieur en Chef, j'ai eu souvent l'occasion de constater que les projets de règlements transactionnels d'entreprises de travaux, soumis à mon Administration, ne contenaient pas d'indications précises sur les conditions de l'accord intervenu, en ce qui concerne les intérêts ou les intérêts des intérêts susceptibles d'être alloués aux entrepreneurs.

L'Administration se trouve ainsi dans l'impossibilité de statuer en même temps sur les règlements dont il s'agit et sur la question des intérêts. Il en résulte l'obligation de procéder à une nouvelle instruction chaque fois que les entrepreneurs formulent des réclamations tendant à obtenir, en sus de l'allocation transactionnelle, des intérêts ou des intérêts des intérêts.

J'ai à peine besoin de vous signaler les inconvénients d'un semblable mode de procéder, et je tiens essentiellement à ce qu'à l'avenir les projets de règlements transactionnels qui seront soumis à mon approbation mentionnent explicitement les arrangements intervenus au sujet des intérêts dus, à moins (ce qui est préférable) que le chiffre de l'indemnité proposée n'ait été calculé, en faisant entrer dans sa détermination le montant approximatif des intérêts dus, de manière à liquider en une seule fois, définitivement, l'affaire.

Je vous prie, Monsieur l'Ingénieur en chef, de veiller avec soin à l'observation de ces prescriptions.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,
L. TILLAYE.

(N° 219)

[6 août 1898]

Transport des matières dangereuses ou infectes. — Gaz comprimés à plus de 15 kilogrammes.

Messieurs les Administrateurs, une décision ministérielle du 14 avril dernier a limité au 1er octobre prochain le délai pendant lequel vous pourriez accepter l'oxygène, l'hydrogène et les autres gaz comprimés à une pression de plus de 15 kilogrammes par centimètre carré dans des récipients de dimensions supérieures à celles fixées par l'article 29 du règlement du 12 novembre 1897, relatif au transport par voie ferrée des matières dangereuses ou infectes.

D'après l'avis de la Commission d'examen des questions se rattachant à l'application du règlement, j'ai décidé de proroger ce délai jusqu'au 1er janvier 1899.

Je vous prie de prendre des mesures pour l'exécution de cette décision et de m'en accuser réception.

Recevez, etc.

Pour le Ministre des travaux publics :
Le Directeur des chemins de fer,
LETHIER.

LÉGISLATION ET STATISTIQUE ÉTRANGÈRES.

(N° 220)

EMPIRE DU JAPON.

RÉSULTATS GÉNÉRAUX DE L'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER PENDANT LES EXERCICES 1895-96, 1894-95, 1893-94, 1892-93, 1891-92 ET 1890-91 (*).

A. — Longueurs et dépenses d'établissement au 31 mars 1896 ([1]).

DÉSIGNATION DES RÉSEAUX	EXERCICES	LONGUEURS EN exploitation	LONGUEURS EN construction	NOMBRE des stations	DÉPENSES d'établissement
		km.	km.		francs
Réseau de l'État..........	1895-96	955	622	127	218.515.230
Réseau des Compagnies....	1895-96	2.731	1.580	398	363.946.060
Ensemble..........	1895-96	3.686	2.202	525	582.451.290
Ensemble................	1894-95	3.408	—	462	—
	1893-94	3.098	—	394	—
	1892-93	3.088	—	362	—
	1891-92	2.763	—	346	—
	1890-91	2.486	—	290	—

([1]) Les conversions sont faites à raison de 1.609 mètres au mille anglais et de 5 francs au *yen*.
Les renseignements manquent dans ce tableau et les suivants pour deux petites lignes représentant 17 kilomètres de longueur.

(*) D'après la publication intitulée « Résumé Statistique de l'Empire du Japon », 11e année. — Tokio, 1897, in-8°, 158 pages avec carte et graphiques.

B. — Effectif du matériel roulant.

DÉSIGNATION DES RÉSEAUX	EXERCICES	LOCOMOTIVES	WAGONS à voyageurs	WAGONS à marchandises
Réseau de l'État	1895-96	171	705	2.235
Réseau des Compagnies	1895-96	351	1.238	5.156
Ensemble	1895-96	522	1.943	7.391
Ensemble	1894-95	440	1.646	6.413
	1893-94	351	1.385	5.378
	1892-93	318	1.373	4.572
	1891-92	293	1.302	4.126
	1890-91	257	1.218	3.390

C. — Mouvement des voyageurs et des marchandises et parcours des trains.

DÉSIGNATION DES RÉSEAUX	EXERCICES	NOMBRE de voyageurs à toute distance	NOMBRE de tonnes de marchandises à toute distance (1)	PARCOURS des trains
				km.
Réseau de l'État	1895-96	18.090.181	1.151.878	6.968.583
Réseau des Compagnies	1895-96	30.131.688	4.226.664	13.792.295
Ensemble	1895-96	48.271.869	5.378.542	20.760.878
Ensemble	1894-95	35.584.269	4.236.875	18.022.597
	1893-94	32.404.772	3.409.284	15.936.019
	1892-93	26.977.970	2.630.753	15.111.018
	1891-92	25.790.302	2.147.141	14.543.112
	1890-91	22.676.096	1.447.583	9.522.662

(1) Les conversions sont faites à raison de 1.016 kilogrammes à la tonne anglaise, — Y compris les bagages.

D. — Recettes brutes de l'exploitation.

DÉSIGNATION DES RÉSEAUX	EXERCICES	VOYAGEURS	MARCHANDISES	RECETTES DIVERSES	TOTAL
		francs	francs	francs	francs
Réseau de l'État		29.762.915	9.606.770	651.480	40.021.165
Réseau des Compagnies		29.220.350	19.495.790	5.196.670	53.912.810
Ensemble	1895-96	58.983.265	29.102.560	5.848.150	93.933.975
Ensemble	1894-95	43.173.575	22.552.730	2.986.540	68.712.845
	1893-94	36.973.865	17.882.350	3.108.350	57.964.565
	1892-93	30.660.805	12.741.165	1.249.365	44.651.335
	1891-92	29.314.960	11.632.795	1.855.495	42.803.250
	1890-91	28.882.070	8.434.070	2.426.895	39.743.035

E. — Dépenses de l'exploitation.

DÉSIGNATION DES RÉSEAUX	EXERCICES	VOIE ET BATIMENTS	TRACTION	MOUVEMENT ET TRAFIC	TOTAL (1)
		francs	francs	francs	francs
Réseau de l'État		420.615	6.776.960	3.294.150	14.757.[illegible]
Réseau des Compagnies		5.292.665	8.427.630	4.884.070	23.560.02[illegible]
Ensemble	1895-96	5.713.280	15.204.590	8.178.220	38.317.830
Ensemble	1894-95	6.767.735	11.206.270	6.368.460	29.180.895
	1893-94	6.924.715	7.968.750	5.010.850	24.886.715
	1892-93	7.186.205	7.758.445	4.296.575	21.979.495
	1891-92	9.119.910	7.901.215	4.332.890	23.842.455
	1890-91	6.323.080	6.413.420	3.581.230	17.839.750

(1) Y compris les dépenses diverses.

F. — Résultats financiers de l'exploitation.

Désignation des réseaux	Exercices	Recettes de l'exploitation	Dépenses de l'exploitation	Excédent des recettes sur les dépenses	Rapport 0/0 des dépenses aux recettes
Réseau de l'État.......	1895-96	40.021.165	14.757.805	25.263.360	36,88
Réseau des Compagnies.	1895-96	53.912.810	23.560.025	30.352.785	40,79
Ensemble......	1895-96	93.933.975	38.317.830	55.616.145	39,26
Ensemble.............	1894-95	68.712.845	29.180.895	39.531.950	42,47
	1893-94	57.964.565	24.886.715	33.077.845	42,93
	1892-93	44.651.335	21.979.495	22.671.840	49,22
	1891-92	42.803.250	23.842.455	18.960.795	55,70
	1890-91	39.743.035	17.839.750	21.903.285	47,90

G. — Accidents de personnes.

Désignation des réseaux	Exercices	Voyageurs		Agents		Autres personnes		Total	
		tués	blessés	tués	blessés	tuées	blessées	tués	blessés
Réseau de l'État...........	1895-96	2	18	17	6	152	36	171	90
Réseau des Compagnies....	1895-96	14	131	45	106	231	119	290	356
Ensemble..........	1895-96	16	149	62	142	383	155	461	446
Ensemble..........	1894-95	2	24	42	195	321	126	365	345
	1893-94	1	13	32	122	285	98	318	233
	1892-93	3	9	30	88	238	68	271	165
	1891-92	2	14	36	72	205	62	243	148
	1890-91	4	6	28	59	200	48	232	113

(N° 221)

SUISSE.

RÉSULTATS GÉNÉRAUX DE L'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER EN 1896 ET 1895.

Les renseignements qui suivent ont été extraits de la *Statistique des Chemins de fer Suisses pour l'année* 1896, volume XXIV, paru en avril 1898.

A. — Réseau à traction de locomotives.

(Y compris les chemins de fer à voie étroite et à crémaillère.)

I. — Longueurs. — Dépenses d'établissement. — Effectif et parcours du matériel roulant.

ANNÉES	LONGUEURS moyennes exploitées	DÉPENSES D'ÉTABLISSEMENT		LOCOMOTIVES		VOITURES À VOYAGEURS		WAGONS À MARCHANDISES	
		totales	par kilomètre	nombre	parcours	nombre	parcours	nombre	parcours
	km.	francs	francs		milliers de kilomètres		milliers de kilomètres		milliers de kilomètres
1896.....	3.620	1.105.203.931	313.722	1.012	31.113	2.484	195.061	11.532	[illegible]
1895.....	3.573	1.089.261.788	314.086	960	29.587	2.406	178.802	11.474	[illegible]

II. — Transport des voyageurs et des bagages.

ANNÉES	NOMBRE DE VOYAGEURS À TOUTE DISTANCE				NOMBRE de voyageurs à un kilomètre	RECETTES DU TRANSPORT DES VOYAGEURS		BAGAGES		RECETTES DU TRANSPORT DES BAGAGES	
	1re classe	2e classe	3e classe	total		totales	par voyageur kilomètre	tonnes à toute distance	tonnes à un kilomètre	totales	par tonne kilomètre
	milliers	milliers	milliers	milliers	milliers	milliers de fr.	centimes	milliers	milliers	milliers de fr.	centimes
1896	494	7.585	40.948	49.027	967.212	47.596	4,92	169	6.891	3.913	56,8
1895	500	7.043	37.841	45.384	891.273	45.298	5,08	159	7.580	3.666	[illegible]

III. — Transport des marchandises.

Années	Marchandises — tonnes transportées: à toute distance	Marchandises — tonnes transportées: à un kilomètre	Recettes du transport des marchandises: totales	Recettes du transport des marchandises: par tonne kilomètre	Animaux vivants — tonnes transportées: à toute distance	Animaux vivants — tonnes transportées: à un kilomètre	Recettes du transport des animaux vivants: totales	Recettes du transport des animaux vivants: par tonne kilomètre	Recettes du transport des marchandises et des animaux vivants: totales	Recettes du transport des marchandises et des animaux vivants: par tonne kilomètre
	milliers	milliers	milliers de fr.	centimes	milliers	milliers	milliers de fr.	centimes	milliers de fr.	centimes
1896...	11.867	673.813	58.662	8,7	175	9.122	2.164	23,7	60.826	8,9
1895...	10.785	623.523	54.054	8,7	189	11.618	2.561	22,0	56.615	8,9

IV. — Résultats financiers de l'exploitation.

Années	Recettes: totales	Recettes: kilométriques	Dépenses de l'exploitation (*): totales	Dépenses de l'exploitation (*): kilométriques	Rapport pour cent des dépenses aux recettes	Excédent des recettes sur les dépenses: total	Excédent des recettes sur les dépenses: kilométrique	Rapport pour cent du produit net au capital d'établissement
	francs	francs	francs	francs		francs	francs	
1896....	118.393.713	32.708	70.514.275	19.480	59,56	47.879.438	13.228	3,7
1895....	111.544.765	31.215	66.193.333	18.524	59,34	43.351.432	12.691	3,8

(*) Y compris loyers, affermages et dépenses diverses.

V. — Accidents survenus dans l'exploitation.

Années	Nature des accidents: déraillements	Nature des accidents: collisions	Nature des accidents: accidents divers	Nature des accidents: ensemble	Victimes des déraillements et collisions — voyageurs: tués	voyageurs: blessés	agents: tués	agents: blessés	autres personnes: tuées	autres personnes: blessées	ensemble: tués	ensemble: blessés	Victimes des accidents divers (*) — voyageurs: tués	voyageurs: blessés	agents: tués	agents: blessés	autres personnes: tuées	autres personnes: blessées	ensemble: tués	ensemble: blessés
1896...	59	21	855	935	»	1	»	9	»	»	»	10	9	43	22	694	31	28	62	765
1895...	68	30	778	876	»	2	»	16	»	»	»	18	5	41	19	641	19	28	43	710

(*) Non compris les suicides.

B. — Chemins de fer funiculaires.

I. — Longueurs. — Dépenses d'établissement. — Effectif du matériel roulant et parcours des trains.

ANNÉES	LONGUEURS		DÉPENSES D'ÉTABLISSEMENT		VOITURES A VOYAGEURS		WAGONS à marchandises	[illegible] des [illegible]
	construites (*)	moyennes exploitées	totales	kilométriques	nombre de voitures	nombre de places		
	mètres	mètres	francs	francs				kilomètres
1896	17.947	16.530	10.778.726	600.586	49	1.708	15 (**)	232.[illegible]
1895	16.720	15.482	10.138.715	606.383	47	1.636	15 (**)	208.[illegible]

(*) Dont 2.456 mètres à l'écartement de 1m,435.
1.537 — 1m,200.
13.849 — 1m,000.
et 105 — 0m,750.
(**) Appartenant au chemin de fer funiculaire Lausanne-Ouchy.

II. — Transport des voyageurs et des marchandises.

ANNÉES	NOMBRE DE VOYAGEURS TRANSPORTÉS		RECETTES DU TRANSPORT DES VOYAGEURS		NOMBRE DE TONNES TRANSPORTÉES (*)		RECETTES DU TRANSPORT DES MARCHANDISES	
	à toute distance	à un kilomètre	totales	par voyageur kilomètre	à toute distance	à un kilomètre	totales	par [illegible]
			francs	centimes			francs	francs
1896	2.448.297	1.410.962	678.432	48	104.551	115.917	162.036	1.[illegible]
1895	2.476.000	1.380.087	714.309	52	102.158	113.641	162.809	1.44

(*) Y compris les bagages et les animaux vivants.

III. — Résultats financiers de l'exploitation.

ANNÉES	RECETTES DE L'EXPLOITATION		DÉPENSES DE L'EXPLOITATION		EXCÉDENT DES RECETTES SUR LES DÉPENSES		[illegible] pour [illegible] DES [illegible] AUX [illegible]
	totales	par kilomètre	totales	par kilomètre	total	par kilomètre	
	francs	francs	francs	francs	francs	francs	
1896	862.865	52.200	490.988	29.703	371.877	22.497	56.9
1895	913.588	59.009	445.867	28.799	467.721	3[illegible].210	5[illegible]

PERSONNEL.

(N° 222)

I. — INGÉNIEURS.

1° NOMINATIONS.

Décret du 4 septembre 1898. — Sont nommés Élèves-Ingénieurs de 3e classe au Corps national des Ponts et Chaussées, pour prendre rang à dater du 1er octobre 1898, les Élèves de l'École Polytechnique dont les noms suivent, savoir:

MM. **Le Trocquer** (Yves);
Gerin (Henry);
Aubry (Maurice);
Moreau (Paul);
Eydoux (Denis);
Lacoste (François);
Guignard (Georges);
Grimpret (Cyrille);
Verrière (Henri);
Gerdès (Pierre);
Deval (Lucien);
Dugardin (Maurice).

A dater du 1er octobre 1898, les Élèves-Ingénieurs ci-dessus désignés iront accomplir leur troisième année de service militaire, comme sous-lieutenants de réserve dans l'arme du Génie.

2° AVANCEMENT.

Arrêté du 24 septembre 1898. — M. **Kleine**, Ingénieur en Chef de 2e classe à Paris, est élevé à la 1re classe de son grade pour prendre rang à dater du 1er octobre 1898.

3° CONGÉS ILLIMITÉS.

Arrêté du 26 *août* 1898. — M. **Pichon**, Ingénieur en Chef de 2e classe, en disponibilité, est placé, sur sa demande, dans la situation de congé illimité et autorisé à entrer au service de la Compagnie des chemins de fer du Midi, en qualité d'Ingénieur en Chef attaché à la Direction, à la résidence de Paris.

Arrêté du 31 *août*. — M. **Le Chatelier** (Louis), Ingénieur en Chef de 2e classe, chargé du service spécial de Contrôle des lignes en exploitation, en construction ou à construire dans Paris, est placé, sur sa demande, dans la situation de congé illimité et autorisé à accepter les fonctions d'Ingénieur-Conseil des Sociétés ci-après désignées :

1° Société des mines de la Doubovaïa-Balka ;

2° Société industrielle et métallurgique du Caucase ;

3° Société de constructions mécaniques du Sud de la Russie.

L'emploi d'Ingénieur en Chef occupé par M. **Le Chatelier** à la résidence de Paris est supprimé.

4° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Legros** (Ernest), Inspecteur Général de 1re classe, en retraite..........................	5 sept. 1898

5° DÉCISIONS DIVERSES.

Arrêté du 24 *août* 1898. — M. **Barre**, Ingénieur en Chef de 2e classe, chargé, à la résidence d'Agen, du service ordinaire du département de Lot-et-Garonne et d'un service de chemins de fer, est chargé, en outre, du service de la navigation de la Garonne, de Toulouse à Castets, et du service hydrométrique du bassin de ce fleuve, — 2e section, en remplacement de M. **Baumgartner**, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Décision du 24 *août*. — M. **Eydoux** (Denis), Élève-Ingénieur de 3e classe, récemment sorti de l'École Polytechnique et réformé du service militaire, est admis à suivre les cours de l'École nationale des Ponts et Chaussées.

Arrêté du 30 *août* 1898. — M. **Mussat,** Ingénieur ordinaire de 1re classe attaché, à la résidence de Troyes, à divers services de chemins de fer, est chargé, à la résidence de Mont-de-Marsan, du service ordinaire du département des Landes, du service hydrométrique du bassin de l'Adour, — 3e section, et du service des chemins de fer ci-après désignés, en remplacement de M. **Marchat,** admis à faire valoir ses droits à la retraite, savoir :

Lignes de : Bazas à Eauze;
Casteljaloux à Roquefort;
Mont-de-Marsan à Saint-Sever;
Dax à Saint-Sever;
Nérac à Mont-de-Marsan;
Condom à Riscle;
Marmande à Casteljaloux;
Saint-Sever à Hagetmau.

M. **Mussat** remplira les fonctions d'Ingénieur en Chef.

Idem. — M. **Suquet** (Louis), Ingénieur ordinaire de 3e classe attaché, à la résidence de Troyes, au service ordinaire du département de l'Aube et au service de la navigation de la rivière d'Aube et du canal de la Haute-Seine, est attaché, en outre, au service du Contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer de l'Est, — 3e arrondissement, et au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Callon,** — 4e arrondissement (ligne de Saint-Florentin à Troyes), en remplacement de M. **Mussat.**

L'emploi spécial d'Ingénieur occupé par M. **Mussat,** à la résidence de Troyes, est supprimé.

Idem. — Le service des études et travaux et Contrôle des travaux de la section du chemin de fer de Bazas à Auch, comprise entre Eauze et Auch, confié à M. l'Ingénieur en Chef du département des Landes, est rattaché aux attributions de M. l'Ingénieur en Chef du département du Gers.

Arrêté du 3 *septembre.* — Le service de construction et de Contrôle des travaux de la ligne de Civray au Blanc (MM. **Drouet,** Ingénieur en Chef à Poitiers, et **Labussière,** Conducteur principal faisant fonctions d'Ingénieur à Châtellerault), est supprimé.

Les archives de ce service seront remises au Contrôle de l'exploitation du chemin de fer d'Orléans.

Ces dispositions auront leur effet à dater du 16 septembre 1898.

II. — CONDUCTEURS.

1° NOMINATIONS.

Sont nommés Conducteurs de 4e classe les candidats déclarés admissibles dont les noms suivent :

16 *septembre* 1898. — M. **Gilabert** (Jules), Commis, Concours de 1897, — n° 27, Loiret, service des études et travaux du chemin de fer d'Étampes à Beaune-la-Rolande.

Idem. — M. **Prevost** (Jules), Commis, Concours de 1897, — n° 66, Loiret, service des études et travaux du chemin de fer d'Étampes à Beaune-la-Rolande.

2° SERVICE DÉTACHÉ.

9 *septembre* 1898. — M. **Robert** (Barthélemy), Conducteur de 4e classe, en congé pour affaires personnelles, est remis en activité et mis à la disposition du Ministre des Colonies, pour être employé au service des Travaux publics du Cambodge.

Il est placé dans la situation de service détaché.

3° CONGÉS ILLIMITÉS.

26 *août* 1898. — M. **Darche** (Paul), Conducteur de 3e classe, en congé pour affaires personnelles, est placé, sur sa demande, dans la situation de congé illimité et autorisé à entrer au service de la Compagnie électrique du secteur rive gauche de Paris.

12 *septembre*. — M. **Thomas** (François), Conducteur de 1re classe, attaché au service maritime, — 1re section du département de la Seine-Inférieure, est mis, sur sa demande, en congé illimité et autorisé à entrer au service de la Compagnie du chemin de fer Métropolitain de Paris.

4° DÉMISSIONS.

30 *août* 1898. — Est acceptée la démission de M. **Richard** (Pierre), Conducteur de 2e classe, détaché au service du département de la Loire pour la construction d'un hôtel de Préfecture.

12 *septembre* 1898. — Est acceptée la démission de M. **Jolive** (Octave), Conducteur de 2ᵉ classe, détaché au service municipal de la ville de Rennes.

5° DÉCÈS.

	Dates du décès.
M. **de Colonges** (Ferdinand), Conducteur de 4ᵉ classe, détaché au service des travaux publics du Cambodge.	3 sept. 1898
M. **Decrooy** (Gustave), Conducteur de 3ᵉ classe, en disponibilité pour raisons de santé.	6 sept. 1898

6° DÉCISIONS DIVERSES.

25 *août* 1898. — Est rapporté l'Arrêté du 28 juillet 1898, par lequel M. **Faux** (Henri) a été nommé Conducteur de 4ᵉ classe et détaché au service de la circonscription de Constantine.

M. **Faux** reste attaché, en qualité de Commis de 3ᵉ classe, au service maritime de la Gironde.

3 *septembre*. — MM. **Rincé** (Ferdinand) et **Richard** (René), Conducteurs de 2ᵉ classe attachés, dans le département d'Indre-et-Loire, aux services du Contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer de l'État et d'Orléans, cessent d'être attachés à ce dernier réseau.

Idem. — MM. **Simon** (Yves) et **Dorat** (Alfred), Conducteurs de 1ʳᵉ classe attachés, dans le département d'Indre-et-Loire, aux services du Contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer de l'État et d'Orléans, cessent d'être attachés au réseau de l'État.

5 *septembre*. — M. **Clercy** (Clément), Conducteur de 1ʳᵉ classe, attaché au service ordinaire du département de l'Aude, passe au service ordinaire du département des Alpes-Maritimes.

Idem. — M. **Michel** (Jules), Conducteur de 4ᵉ classe attaché, dans le département des Alpes-Maritimes, au service ordinaire et au service du Contrôle des études et travaux du chemin de fer de Saint-André à Puget-Théniers, passe au service ordinaire du département de l'Aude.

6 *septembre* 1898. — M. **Forest** (Jean), Conducteur de 4ᵉ classe, attaché au service ordinaire du département de la Mayenne, est attaché, en outre, au service du Contrôle des études et travaux du chemin de fer de Fougères à Vire.

12 *septembre*. — M. **Cosnefroy** (Alexandre), Conducteur de 2ᵉ classe, attaché au service ordinaire du département d'Ille-et-Vilaine, passe au service maritime, — 1ʳᵉ section, — du département de la Seine-Inférieure.

17 *septembre*. — M. **Luya** (Victor), Conducteur de 3ᵉ classe, attaché au service ordinaire du département de Saône-et-Loire, passe au service ordinaire du département de la Savoie.

19 *septembre*. — M. **Morel** (Lucien), Conducteur de 4ᵉ classe, attaché au service ordinaire du département des Hautes-Alpes, est attaché, en outre, au service du Contrôle des études et travaux du chemin de fer de La Freissinouse à Saint-Bonnet.

23 *septembre*. — MM. **Brémond** (Louis), Conducteur principal, et **Davin** (Joseph), Conducteur de 2ᵉ classe attachés, dans le département de la Seine, au service du Contrôle des lignes en exploitation, en construction ou à construire dans Paris, passent au service du Contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer de l'Ouest, même département.

Idem. — M. **Laratte** (Paul), Conducteur de 2ᵉ classe attaché, dans le département de la Seine, au service de la 3ᵉ section de la navigation de la Seine, au service du Contrôle des travaux du chemin de fer du Pont de l'Alma à Courbevoie et au service du Contrôle des lignes en exploitation, en construction ou à construire dans Paris, cesse d'être attaché à ce dernier service.

L'Éditeur-Gérant : Vᵛᵉ Ch. Dunod.

TOURS. — IMPRIMERIE DESLIS FRÈRES, 6, RUE GAMBETTA.

LOIS.

(N° 223)

[17 avril 1898]

Loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique l'établissement, dans les départements du Pas-de-Calais et du Nord, d'un chemin de fer d'intérêt local, à voie normale, de Marquion à Cambrai.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans les départements du Pas-de-Calais et du Nord, d'un chemin de fer d'intérêt local, à voie normale, de Marquion à Cambrai.

Art. 2. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires à l'établissement de ladite ligne ne sont pas accomplies dans un délai de quatre ans à partir de la promulgation de la présente loi.

Art. 3. — Les départements du Pas-de-Calais et du Nord sont autorisés à pourvoir à l'exécution de la ligne dont il s'agit, comme chemin de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions des conventions passées, le 10 décembre 1897, par le préfet du Pas-de-Calais, et le 8 décembre 1897, par le préfet du Nord, avec MM. Hornez, Lambert et Dequéker, ainsi que des cahiers des charges annexés auxdites conventions.

Des copies certifiées conformes de ces conventions et cahiers des charges resteront annexées à la présente loi.

Art. 4. — Pour l'application des dispositions des articles 13 et 14 de la loi du 11 juin 1880, le maximum du capital de premier établissement du chemin de fer désigné à l'article 1er est fixé à 100.000 francs par kilomètre, sans que la longueur à laquelle ce

maximum s'applique puisse excéder 10^{km},500 dans le Pas-de-Calais et 10 kilomètres dans le Nord, y compris les frais de constitution du capital-actions, lesquels ne seront admis en compte que jusqu'à concurrence de 6 0/0 du montant de ce capital, mais non compris le matériel roulant ni les terrains cédés par la ville de Cambrai.

Le maximum de la charge annuelle pouvant incomber au Trésor, pendant une période limitée à trente ans, à partir de la mise en exploitation de la ligne entière, est fixé à 16.947 francs pour la partie de la ligne située dans le département du Pas-de-Calais, et à 21.117 fr. 60, pour la partie comprise dans le département du Nord.

Cette charge annuelle, comme son remboursement ultérieur, sera calculée sur les bases fixées, aux conventions précitées des 8 et 10 décembre 1897, pour les frais d'exploitation, le capital de premier établissement et l'intérêt à servir à ce capital.

Art. 5. — Est approuvé le traité passé, le 29 décembre 1897, entre la compagnie du chemin de fer du Nord et MM. Hornez, Lambert et Dequéker.

Les résultats dudit traité, en ce qui concerne la compagnie du chemin de fer du Nord, seront compris en recettes et en dépenses dans son compte annuel d'exploitation.

Une copie certifiée conforme de ce traité restera annexée à la présente loi.

Art. 6. — Aucune émission d'obligations ne sera faite par le concessionnaire de la ligne de Marquion à Cambrai.

Art. 7. — L'enregistrement du traité approuvé par l'article 5 ci-dessus ne donnera lieu qu'à la perception du droit fixe de 3 francs.

Département du Pas-de-Calais.

CONVENTION.

Entre les soussignés :

M. Alapetite, préfet du département du Pas-de-Calais, officier de la Légion d'honneur, agissant au nom et pour le compte du département, en vertu :

1° De la loi du 10 août 1871 ;

2° De la loi du 11 juin 1880 sur les chemins de fer d'intérêt local ;

3° Du décret réglementaire du 6 août 1881, approuvant le cahier des

charges-type dressé en exécution de l'article 2 de la loi du 11 juin 1880 ;

4° Du règlement d'administration publique, en date du 20 mars 1882 ;

5° Des délibérations du conseil général du Pas-de-Calais, en date des 21 août 1891, 25 août 1892, 24 août 1894, 17 décembre 1894, 24 avril 1895, 21 août 1895, 15 avril 1896 et 19 août 1896,

D'une part ;

Et MM. Hornez, Lambert et A. Dequéker, demeurant à Paris, 48, rue de Dunkerque,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le préfet du Pas-de-Calais concède à MM. Hornez, Lambert et A. Dequéker, qui acceptent, la construction et l'exploitation du chemin de fer d'intérêt local, à voie normale de 1m,44, de Marquion à Cambrai, d'une longueur de 10km,500 environ pour la partie comprise dans le département du Pas-de-Calais, conformément à l'avant-projet présenté par eux, à la date du 9 octobre 1894, et aux projets définitifs à approuver ultérieurement.

Art. 2. — Les concessionnaires exécuteront et exploiteront le chemin de fer qui fait l'objet de la présente convention en se conformant aux clauses et conditions du cahier des charges annexé à la présente convention, lequel est conforme au cahier-type annexé au décret du 6 août 1881, sauf les modifications apportées aux articles 21, 56 et 66 et l'adjonction des articles 19 *a*, 19 *b*, 19 *c*, 19 *d*, 29 *a*, 29 *b*.

Art. 3. — En cas d'insuffisance du produit brut annuel (impôts déduits) de la ligne pour couvrir les dépenses d'exploitation, ainsi que l'intérêt et l'amortissement du capital de premier établissement, tel qu'il est fixé ci-après, le département s'engage à subvenir, pour partie, au payement de cette insuffisance, tant à l'aide de ses ressources ou des subventions communales et particulières qu'à l'aide de la subvention de l'État, telle qu'elle est définie aux articles 13 et 14 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 4. — Quelle que soit l'insuffisance, les concessionnaires ne pourront prétendre recevoir du département, indépendamment de l'intervention de l'État, des communes et des particuliers, une somme annuelle supérieure à 1.300 francs par kilomètre.

Les subventions départementales ne seront payables que pendant une période ne pouvant, en aucun cas, dépasser trente années, ladite période commençant à la date de la mise en exploitation de la ligne entière.

Le département se porte fort vis-à-vis des concessionnaires des subventions communales et particulières.

Le payement des subventions, quelles qu'elles soient, sera d'ailleurs subordonné aux restrictions prévues par les deux derniers paragraphes de l'article 13 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 5. — Pour les calculs auxquels donneront lieu les dispositions ci-dessus et l'application de la loi du 11 juin 1880, il est entendu :

1° Que le maximum du capital de premier établissement de la ligne entière de Marquion à Cambrai est fixé à 100.000 francs par kilomètre, y compris les dépenses relatives à la constitution du capital-actions, qui ne seront admises en compte que jusqu'à concurrence d'un maximum de 6 0/0 de ce capital-actions, mais non compris le matériel roulant;

2° Que ce sera le montant effectif des dépenses de premier établissement qui servira de base au calcul de l'intérêt garanti, si ce montant effectif est égal ou inférieur au maximum fixé ci-dessus. Ce montant effectif ne comprendra pas les terrains cédés gratuitement;

3° Que, pour le calcul des insuffisances, le taux de l'intérêt sera fixé à 4,40 0/0, amortissement compris, sur la fraction du capital de premier établissement avancée par la Compagnie du Nord et de 4,15 0/0, amortissement compris, sur le capital complémentaire;

4° Que les dépenses d'exploitation et d'entretien, y compris la location du matériel roulant, ne seront admises en compte chaque année que jusqu'à concurrence d'un maximum kilométrique déterminée par la formule $\left(1950 + \frac{R}{2}\right)$ dans laquelle R représente la recette brute, impôts déduits.

Si les dépenses réelles sont inférieures à ce maximum, elles seront majorées d'une prime égale aux deux tiers de l'économie réalisée;

5° Que la longueur de la ligne sera déterminée par un chaînage continu, ayant pour extrémités les axes des bâtiments des stations extrêmes ou, à leur défaut, les axes des trottoirs à établir pour le service des voyageurs, mais sous les réserves expresses :

a) Que, quelle que soit cette longueur, elle ne sera pas comptée pour plus de $10^{km},500$ pour la partie comprise dans le Pas-de-Calais;

b) Que, pour l'établissement du compte de premier établissement, les longueurs empruntées à la ligne de Boisleux-Marquion seront défalquées;

6° Qu'il sera fait masse des dépenses de premier établissement, des dépenses d'entretien et d'exploitation et des recettes de la ligne entière de Marquion-Cambrai, pour les attribuer à chaque département au prorata de la longueur de la ligne sur son territoire.

Art. 6. — Les concessionnaires ne pourront être tenus d'établir plus de trois trains par jour dans chaque sens, tant que la recette brute par kilomètre et par an ne dépassera pas 6.000 francs, plus de quatre trains pour des recettes brutes kilométriques annuelles comprises entre 6.000 et 7.500 francs, et ainsi de suite, à raison d'un train en sus par chaque augmentation de 1.500 francs par kilomètre et par an.

Art. 7. — La subvention du département, y compris celle des communes et des particuliers, sera payée sur la production par les concessionnaires des pièces justificatives à dresser dans les formes déterminées par le décret du 20 mars 1882.

En cas de retard apporté par l'État dans le payement de la subvention qui lui incombe, le département n'encourra aucune responsabilité.

Art. 8. — Le remboursement des sommes payées aux concessionnaires par les communes, les particuliers, le département et l'État sera fait dans les conditions énoncées par l'article 15 de la loi du 11 juin 1880, mais sous les réserves suivantes :

Une partie du capital kilométrique de premier établissement, fixée à 80.000 francs par kilomètre, n'aura droit qu'à un prélèvement de 4,40 0/0 par an et seulement jusqu'à la fin de la période de trente années définie par l'article 4, ce capital de 80.000 francs devant être tenu pour amorti dans ladite période de trente ans. Le capital complémentaire de 20.000 francs aura droit, pendant la durée de la concession, au prélèvement légal de 6 0/0 par an.

Art. 9. — Les matériaux de construction de la ligne et le matériel roulant seront de provenance française ; le personnel de l'exploitation sera de nationalité française, sauf les dispenses à accorder par le préfet dans certains cas particuliers.

Art. 10. — La présente convention ne deviendra définitive que lorsqu'elle aura été approuvée par une loi déclarant d'utilité publique l'établissement de la ligne entière de Marquion à Cambrai et que l'État aura pris l'engagement de concourir au payement de la garantie jusqu'à concurrence des maxima déterminés par l'article 13 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 11. — MM. Hornez, Lambert et A. Dequéker s'engagent à constituer, dans le délai d'un an à partir de la déclaration d'utilité publique, une société anonyme qui se substituera à eux et deviendra solidairement responsable avec eux et vis-à-vis du département et de la compagnie du Nord de tous les engagements qu'ils auraient contractés envers eux. Cette substitution devra être approuvée par décret délibéré en conseil d'État, conformément à l'article 10 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 12. — Cette société devra réaliser intégralement et employer dans les conditions de l'article 18 de la loi du 11 juin 1880 un capital-actions de 20.000 francs par kilomètre, avant d'effectuer aucune partie des emprunts consentis par la compagnie du Nord.

Art. 13. — Les frais de timbre et d'enregistrement de la présente convention sont à la charge des concessionnaires.

Fait double à Arras, le 10 décembre 1897.

Département du Pas-de-Calais.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE I.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le chemin de fer d'intérêt local qui fait l'objet du présent cahier des charges partira de la gare de Marquion (Compagnie du chemi de fer de Boisleux à Marquion), passera par ou près Saulchy-Lestrée Bourlon, Fontaine-Notre-Dame, Saint-Olle, Petit-Fontaine, et aboutira la gare de Cambrai, en contournant la ville vers le sud.

Art. 2. — Les travaux devront être commencés dans un délai d'une année, à partir de la loi déclarative d'utilité publique. Ils seront poursuivis de telle façon que la ligne entière soit livrée à l'exploitation dans un délai de trois ans, à partir de l'approbation du projet de tracé définitif.

Art. 3 *à* 6. — *Comme au type.*

Art. 7. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1m,45.

. . . .

Art. 9. — Le nombre et l'emplacement des stations ou haltes de voyageurs et des gares de marchandises seront arrêtés par le conseil général, sur les propositions du concessionnaire, après une enquête spéciale.

Il demeure toutefois entendu, dès à présent, que des stations seront établies dans les localités indiquées ci-après :

Marquion (commune avec la compagnie du chemin de fer de Boisleux à Marquion), Saulchy-Lestrée, Bourlon, Fontaine-Notre-Dame, Cambrai-Cantimpré, Cambrai-Porte de Paris, gare de débord, et Cambrai-ville (commune avec la compagnie du Nord).

Il sera établi deux arrêts en pleine voie à la rencontre de la route nationale n° 39, à l'entrée de Marquion vers Cambrai, et à Saint-Olle-Petit-Fontaine.

Si, pendant l'exploitation, de nouvelles stations, gares ou haltes sont reconnues nécessaires, d'accord entre le département et le concessionnaire, il sera procédé à une enquête spéciale.

L'emplacement en sera définitivement arrêté par le conseil général, le concessionnaire entendu.

Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminées par le préfet, le concessionnaire entendu ; si la sécurité

publique l'exige, le préfet pourra, pendant le cours de l'exploitation, prescrire l'établissement de nouvelles gares d'évitement, ainsi que l'augmentation des voies dans les stations et aux abords des stations.

Le concessionnaire sera tenu, préalablement à tout commencement d'exécution, de soumettre au préfet les projets de détails de chaque gare, station ou halte, lesquels se composeront :

1° D'un plan à l'échelle de 1/500 indiquant les voies, les quais, les bâtiments et leur distribution intérieure, ainsi que la disposition de leurs abords ;

2° D'une élévation des bâtiments à l'échelle de 1 centimètre par mètre ;

3° D'un mémoire descriptif dans lequel les dispositions essentielles du projet seront justifiées.

Le reste comme au type (*).

Département du Nord.

CONVENTION.

Entre les soussignés :

M. Lauranceau, officier de la Légion d'honneur, préfet du département du Nord, agissant au nom et pour le compte du département du Nord, en vertu :

1° De la loi du 10 août 1871 ;

2° De la loi du 11 juin 1880, sur les chemins de fer d'intérêt local et tramways et du règlement d'administration publique du 6 août 1881 sur l'établissement et l'exploitation des voies ferrées sur le sol des voies publiques ;

3° Des décrets réglementaires du 6 août 1881, approuvant les cahiers des charges-types ;

4° Du règlement d'administration publique, en date du 20 mars 1882 ;

5° Des délibérations du conseil général du Nord, en date des 27 août 1891, 31 août 1892, 27 août 1894, 24 avril 1895 et 29 août 1895, et de la commission départementale, en date du 1er juillet 1896,

D'une part ;

Et MM. Hornez, Lambert et A. Dequéker, demeurant à Paris, 48, rue de Dunkerque,

D'autre part ;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le préfet du Nord concède à MM. Hornez, Lambert et

---

(*) Voir le type *Ann.* 1882, p. 264 ; et *Journal Officiel*, du 21 avril 1898.

A. Dequéker, qui acceptent, la construction et l'exploitation du chemin de fer d'intérêt local à voie normale de 1m,44 de Marquion (Pas-de-Calais) à Cambrai (Nord) pour la partie comprise dans le département du Nord, conformément à l'avant-projet présenté par eux à la date du 18 juin 1895 et aux projets définitifs à approuver ultérieurement.

Art. 2. — Les concessionnaires exécuteront et exploiteront le chemin de fer qui fait l'objet de la présente convention en se conformant aux clauses et conditions du cahier des charges annexé à la présente convention, lequel est conforme au cahier-type annexé au décret du 6 août 1881, sauf les modifications apportées aux articles 21, 56 et 66 et l'adjonction des articles 19 *a*, 19 *b*, 19 *c*, 19 *d*, 29 *a* et 29 *b*.

Art. 3. — En cas d'insuffisance du produit brut annuel (impôts déduits) de la ligne pour couvrir les dépenses d'exploitation ainsi que l'intérêt et l'amortissement du capital de premier établissement, tel qu'il est fixé ci-après, le département s'engage à subvenir, pour partie, au payement de cette insuffisance, tant à l'aide de ses ressources ou des subventions communales et particulières qu'à l'aide de la subvention de l'État, telle qu'elle est définie aux articles 13 et 14 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 4. — Quelle que soit l'insuffisance, les concessionnaires ne pourront prétendre recevoir du département indépendamment de l'intervention de l'État, des communes et des particuliers, une somme annuelle supérieure à 1.300 francs par kilomètre.

Les subventions départementales ne seront payables que pendant une période ne pouvant en aucun cas dépasser trente années, ladite période commençant à la date de la mise en exploitation de la ligne entière.

Le département se porte fort, vis-à-vis des concessionnaires, des subventions accordées par les communes de Cambrai et de Fontaine-Notre-Dame.

Le payement des subventions quelles qu'elles soient sera d'ailleurs subordonné aux restrictions prévues par les deux derniers paragraphes de l'article 13 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 5. — Pour les calculs auxquels donneront lieu les dispositions ci-dessus et l'application de la loi du 11 juin 1880, il est entendu :

1° Que le maximum du capital de premier établissement de la ligne entière de Marquion à Cambrai est fixé à 100.000 francs par kilomètre, y compris les dépenses relatives à la constitution du capital-actions, qui ne seront admises en compte que jusqu'à concurrence d'un maximum de 6 0/0 du capital-actions, mais non compris le matériel roulant, non plus que les terrains cédés gratuitement par la ville de Cambrai;

2° Que ce sera le montant effectif des dépenses de premier établissement qui servira de base au calcul de l'intérêt garanti, si ce montant effectif est égal ou inférieur au maximum fixé ci-dessus. Ce montant effectif ne comprendra pas les terrains cédés gratuitement;

3° Que pour le calcul des insuffisances, le taux de l'intérêt sera fixé à 4 fr. 40 0/0, amortissement compris, sur la partie du capital de pre-

mier établissement avancé par la compagnie du Nord et à 4 fr. 15 0/0, amortissement compris, sur le capital complémentaire ;

4° Que les dépenses d'exploitation et d'entretien, y compris la location du matériel roulant, ne seront admises en compte chaque année que jusqu'à concurrence d'un maximum kilométrique déterminé par la formule $\left(1950 + \frac{R}{2}\right)$, dans laquelle R représente la recette brute, impôts déduits.

Si les dépenses réelles sont inférieures à ce maximum, elles seront majorées d'une prime égale aux deux tiers de l'économie réalisée;

5° Que la longueur de la ligne sera déterminée par un chainage continu, ayant pour extrémités les axes des bâtiments des stations extrêmes ou, à leur défaut, les axes des trottoirs à établir pour le service des voyageurs, mais sous la réserve que, quelle que soit cette longueur, elle ne sera pas comptée pour plus de 10 kilomètres pour la partie comprise dans le Nord ;

6° Qu'il sera fait masse des dépenses de premier établissement, des dépenses d'entretien et d'exploitation et des recettes de la ligne entière de Marquion-Cambrai, pour les attribuer à chaque département au prorata de la longueur de la ligne sur son territoire.

Art. 6. — Les concessionnaires ne pourront être tenus d'établir plus de trois trains par jour dans chaque sens, tant que la recette brute par kilomètre et par an ne dépassera pas 6.000 francs, plus de quatre trains pour des recettes brutes kilométriques annuelles comprises entre 6.000 et 7.500 francs, et ainsi de suite, à raison d'un train en sus par chaque augmentation de 1.500 francs par kilomètre et par an.

Art. 7. — La subvention du département sera payée sur la production par les concessionnaires des pièces justificatives à dresser dans les formes déterminées par le décret du 20 mars 1882.

En cas de retard apporté par l'État dans le payement de la subvention qui lui incombe, le département n'encourra aucune responsabilité.

Art. 8. — Le remboursement des sommes payées aux concessionnaires par les communes, les particuliers, le département et l'État, sera fait dans les conditions énoncées par l'article 15 de la loi du 11 juin 1880, mais sous les réserves suivantes :

Une partie du capital kilométrique de premier établissement, fixé à 80.000 francs par kilomètre, n'aura droit qu'à un prélèvement de 4 fr. 40 0/0 par an et seulement jusqu'à la fin de la période de trente années définie par l'article 4, ce capital de 80.000 francs devant être tenu pour amorti dans ladite période de trente ans. Le capital complémentaire de 20.000 francs aura droit pendant la durée de la concession au prélèvement légal de 6 0/0 par an.

Art. 9. — Les matériaux de construction de la ligne et le matériel roulant seront de provenance française ; le personnel de l'exploitation sera de nationalité française, sauf les dispenses à accorder par le préfet dans certains cas particuliers.

Art. 10. — La présente convention ne deviendra définitive que lorsqu'elle aura été approuvée par une loi déclarant d'utilité publique, l'établissement de la ligne entière de Marquion à Cambrai et que l'État aura pris l'engagement de concourir au payement de la garantie jusqu'à concurrence des maxima déterminés par l'article 13 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 11. — MM. Hornez, Lambert et A. Dequéker s'engagent à constituer dans le délai d'un an, à partir de la déclaration d'utilité publique, une société anonyme qui se substituera à eux et deviendra solidairement responsable avec eux vis-à-vis du département et de la compagnie du Nord de tous les engagements qu'ils auraient contractés envers eux. Cette substitution devra être approuvée par décret délibéré en conseil d'État, conformément à l'article 10 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 12. — Cette société devra réaliser intégralement et employer dans les conditions de l'article 18 de la loi du 11 juin 1880, un capital-actions de 20.000 francs par kilomètre avant d'effectuer aucune partie des emprunts consentis par la compagnie du chemin de fer du Nord.

Art. 13. — Les frais de timbre et d'enregistrement de la présente convention sont à la charge des concessionnaires.

Fait double à Lille, le 8 décembre 1897.

Département du Nord.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE I.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le chemin de fer d'intérêt local qui fait l'objet du présent cahier des charges partira de la gare de Marquion (compagnie du chemin de fer de Boisleux à Marquion), passera par ou près Saulchy-Lestrée, Bourlon, Fontaine-Notre-Dame, Saint-Olle, Petit-Fontaine et aboutira à la gare de Cambrai, en contournant la ville vers le sud.

Le reste comme au type (*).

(*) Voir le type *Ann.* 1882, p. 264 ; et *Journal Officiel.* du 24 avril 1898.

TRAITÉ.

Entre la compagnie du chemin de fer du Nord, dont le siège est à Paris, 18, rue de Dunkerque, représentée par MM. Hippolyte-Gaston Griolet, André-Jean-Laurens de Waru, Omer-Henri Vallon,

Agissant en leur qualité d'administrateurs de ladite compagnie et comme autorisés spécialement à réaliser le présent traité par décision de l'assemblée générale des actionnaires, en date du 29 avril 1893,

D'une part;

Et MM. Hornez, Lambert et A. Dequéker, demeurant à Paris, 48, rue de Dunkerque,

Agissant tant en leurs noms personnels comme concessionnaires d'une ligne d'intérêt local à voie normale de 1m,44 de largeur, de Marquion à Cambrai, que comme se portant forts pour la société en formation pour la construction et l'exploitation de ladite ligne,

D'autre part;

Il a été exposé ce qui suit :

Le conseil général du département du Pas-de-Calais a, dans ses séances des 21 août 1891, 25 août 1892, 24 août et 17 décembre 1894 et 24 avril et 21 août 1895, 15 avril et 19 août 1896, concédé à MM. Hornez, Lambert et A. Dequéker, le chemin de fer à voie normale de 1m,44 ou 1m,45 de largeur de Marquion à la limite du département du Pas-de-Calais vers Cambrai, et le conseil général du département du Nord a, dans ses séances des 27 août 1891, 31 août 1892, 27 août 1894, 24 avril et 29 août 1895, concédé également à MM. Hornez, Lambert et A. Dequéker, une ligne à voie normale de 1m,44 ou 1m,45 de largeur, partant de la limite du département du Nord et aboutissant à Cambrai, les deux concessions ayant ensemble une longueur de 21 kilomètres environ.

Les départements du Nord et du Pas-de-Calais ont accordé aux concessionnaires une garantie d'intérêt dont le maximum est fixé à 1.300 francs par kilomètre et qui ne sera payable que pendant une période ne pouvant, en aucun cas, dépasser trente années, ladite période commençant à la date de la mise en exploitation de la ligne entière.

En outre, les départements se portent fort, vis-à-vis des concessionnaires, des subventions communales et particulières. Ces subventions se composent soit d'annuités en espèces, soit de terrains.

Les subventions en espèces des communes et des particuliers du département du Pas-de-Calais représentent un capital de 51.850 francs que le département transforme en une annuité trentenaire de 3.256 fr. 18.

La subvention de la commune de Fontaine-Notre-Dame, dans le département du Nord, est de trente annuités de 500 francs.

Enfin la subvention de la ville de Cambrai est représentée par trente annuités de 3.617 fr. 60, soit au total trente annuités de 7.373 fr. 78.

D'autre part, la subvention en terrains de la ville de Cambrai a été évaluée, dans sa délibération du 20 avril 1895, à 100.000 francs.

Conformément à l'article 13 de la loi du 11 juin 1880, la garantie départementale de 1.300 francs par kilomètre et les annuités trentenaires des communes et des particuliers garanties par les départements motiveront de la part de l'État une garantie d'intérêt pouvant être équivalente.

Conformément à l'article 12 du décret du 20 mai 1882, l'État pourra allouer une subvention de 4.000 francs correspondant à la subvention en terrains de la ville de Cambrai.

Dans ces circonstances, la compagnie du Nord et les concessionnaires de la ligne de Marquion à Cambrai sont convenus des stipulations suivantes :

Art. 1er. — En vue de dispenser MM. Hornez, Lambert et A. Dequéker ou la société à constituer par eux, pour le chemin de Marquion à Cambrai, de toute émission d'obligations ou autre emprunt, la compagnie du Nord consent à leur faire une avance jusqu'à concurrence d'une somme de 80.000 francs par kilomètre au maximum.

Art. 2. — L'avance ci-dessus énoncée ne sera exigible, pour la portion afférente à chaque section de la ligne concédée, qu'après exécution des travaux ou livraison des matériaux dans les conditions prescrites par l'administration, sur la production de mémoires justificatifs desdits travaux et fournitures de matériaux, et aussi à la charge, par lesdits concessionnaires, de justifier qu'ils ne se trouvent grevés d'aucune autre dette du chef de la concession.

Les sommes avancées par la compagnie du Nord produiront intérêts simples à 4 0/0 par an, à compter de chaque versement.

Le compte général des avances faites, ainsi que celui des intérêts sur chaque versement partiel, sera arrêté après la mise en exploitation de la totalité de la ligne.

Il reste bien entendu que le total de ce compte comprend deux parties :

1° La somme des avances faites dont le maximum est égal à 80.000 francs par kilomètre (art. 1er).

2° Le total des intérêts calculés à 4 0/0, depuis la date des versements jusqu'à l'arrêté des comptes.

Art. 3. — A la garantie des avances qui seront faites par la compagnie du Nord, MM. Hornez, Lambert et A. Dequéker, ès qualités, lui cèdent, délèguent et transportent, ce qui est accepté par MM. H.-G. Griolet, A.-J.-L. de Waru et O.-H. Vallon, ès qualités, le montant en principal et intérêts des sommes que MM. Hornez, Lambert et A. Dequéker ou la société de Marquion à Cambrai, auront à recevoir de l'État, des départements du Pas-de-Calais et du Nord, de la ville de Cambrai, des communes et des particuliers, ou de toute autre part, à titre de garantie d'intérêt, de subventions ou pour toute autre cause, notamment en vertu des traités de concession, de la délibération du conseil

municipal de la ville de Cambrai en date du 20 avril 1895 et de la loi déclarative d'utilité publique, ainsi que leurs droits, jusqu'à concurrence de ladite avance, à l'excédent annuel des recettes sur les dépenses de l'exploitation de la ligne de Marquion à Cambrai, tel que cet excédent leur sera dû par la société qui exploitera.

A cet effet, MM. Hornez, Lambert et A. Dequéker ès qualités, mettent et subrogent la compagnie du Nord dans tous leurs droits et actions contre l'État et les départements du Pas-de-Calais et du Nord ou tous autres ayants droits, résultant notamment desdits traités de concession et de la loi déclarative d'utilité publique, et aussi dans leurs droits et actions contre la compagnie exploitante.

MM. Hornez, Lambert et A. Dequéker, ès qualités, s'obligent à réitérer ces transports et délégations à leurs frais, à toute réquisition de la compagnie du Nord, et à donner leur concours à celle-ci pour lui faciliter le recouvrement des sommes transportées.

Ils lui donnent, dès à présent, tous pouvoirs et autorisations à l'effet de toucher la totalité des sommes et créances transportées et de les porter au crédit de la compagnie.

Tous pouvoirs sont donnés au porteur d'un double des présentes pour les faire signifier partout où besoin sera.

MM. Hornez, Lambert et A. Dequéker, ès qualités, ont remis à la compagnie du Nord, qui le reconnaît, une ampliation des traités passés le 10 décembre 1897 avec le département du Pas-de-Calais, et le 8 décembre 1897 avec le département du Nord, par lesquels ils se sont engagés, notamment (art. 11 et 12) à constituer une société anonyme qui se substituera à eux et qui devra réaliser intégralement et employer le capital-actions stipulé dans lesdits traités avant de réclamer aucune partie des avances consenties ci-dessus.

MM. Hornez, Lambert et A. Dequéker ont également remis à la compagnie du Nord, qui le reconnaît, ampliation des délibérations approuvées des conseils municipaux, et notamment, en ce qui concerne la ville de Cambrai, l'extrait du registre des délibérations en date du 20 avril 1895, relatives aux subventions communales qui leur ont été accordées.

Art. 4. — Le remboursement de l'avance énoncée à l'article 1er ci-dessus et le payement des intérêts seront assurés par des annuités payables en deux termes égaux, les 1er janvier et 1er juillet de chaque année.

Ces annuités de remboursement se composeront de deux versements :

1° L'un pendant une durée de trente ans à partir de la date de l'arrêté des comptes, égal au montant annuel des sommes que MM. Hornez, Lambert et A. Dequéker doivent recevoir pendant cette période de l'État, des départements, des communes et des particuliers, soit au titre de la garantie d'intérêt, soit comme subventions ;

2° L'autre pendant la période comprise entre la date de l'arrêté de

comptes et la date de l'expiration de la concession du chemin de fer du Nord (31 décembre 1950), calculé de manière à amortir en cinquante ans la différence entre l'avance définie à l'article 1er ci-dessus et le capital représentant actuellement les annuités trentenaires du paragraphe 1er; le calcul étant fait d'après le taux moyen d'intérêt (y compris la prime de remboursement et les droits et frais accessoires) des obligations de la compagnie dn Nord, pendant l'année qui précédera celle de l'arrêté de comptes. Cette deuxième somme sera prélevée sur l'excédent des recettes sur les dépenses, comme il est dit à l'article 3 ci-dessus.

Il reste bien entendu que, pour le calcul de ces annuités, on ne tiendra compte que des années complètes et non pas des semestres correspondant aux payements.

En cas de non-payement total ou partiel des annuités aux échéances prévues, comme aussi au cas où la compagnie du Nord resterait d'une façon quelconque à découvert sur le montant des sommes à payer, ce qui restera dû produira intérêt à 4 0/0 l'an, à compter de l'échéance.

Les sommes restant dues au 31 décembre 1950 seront prélevées sur les excédents des produits nets de toute sorte, conformément aux prévisions de l'article 3 ci-dessus.

Art. 5. — A raison des dispositions qui précèdent, MM. Hornez, Lambert et A. Dequéker ou la société à constituer par eux, pour le chemin de fer de Marquion à Cambrai, s'engagent à ne passer des traités ou des arrangements d'exploitation qu'avec une compagnie agréée par la compagnie du Nord; à n'entreprendre, en dehors des travaux que l'administration serait en droit de leur imposer, aucuns travaux nouveaux, lignes, embranchements, prolongements ou autres; à ne faire aucune émission d'obligations ou autre emprunt, sans l'assentiment de la compagnie du Nord qui pourra, en conséquence, prendre, à ce point de vue, communication des projets et de la comptabilité de ladite société, et, en général, à concerter avec la compagnie du Nord l'organisation et les conditions de son exploitation. Enfin, pour faciliter à la compagnie du Nord le trafic des voyageurs et des marchandises en provenance ou à destination de son réseau, elle pourra utiliser gratuitement, comme annexes de ses propres gares, les gares de Cantimpré et de Porte de Paris et faire circuler entre ces dernières gares et les siennes des trains de voyageurs et de marchandises dans des conditions spéciales de péage qui seront arrêtées d'un commun accord.

Art. 6. — MM. Hornez, Lambert et A. Dequéker ou la société à constituer par eux se réservent la faculté que leur accorde la compagnie du Nord de faire construire et entretenir l'ur matériel roulant, machines, voitures et wagons, chariots, trucs, etc , dans les ateliers du chemin de fer du Nord.

Art. 7. — Les parties font élection de domicile, savoir :

MM. Hornez, Lambert et A. Dequéker, en leurs noms et en celui de la société à constituer par eux, à Paris, 48, rue de Dunkerque ;

Et la compagnie du Nord en son siège social.

Cette élection de domicile sera attributive de juridiction.

Art. 8. — Les frais des présentes et ceux qui en seront la conséquence, les droits d'enregistrement et impôts de toute nature auxquels elles pourront donner lieu, seront à la charge de MM. Hornez, Lambert et A. Dequéker ou de la société à constituer par eux.

Art. 9. — Le présent traité ne deviendra définitif qu'aux conditions suivantes :

a) MM. Hornez, Lambert et A. Dequéker, ou la société à constituer par eux, obtiendront pour la ligne de Marquion à Cambrai les garanties prévues, et notamment de l'État un concours équivalent à ceux des départements, de la ville de Cambrai, des communes et des particuliers ;

b) Ledit traité sera sanctionné par une loi autorisant la compagnie du Nord, conformément à l'article 3 de la loi du 20 novembre 1883, à en comprendre les résultats en recettes et en dépenses à son compte annuel d'exploitation.

Fait triple à Paris, le 29 décembre 1897.

(N° 224)

[17 avril 1898]

Loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique l'établissement, dans le département de l'Aisne, d'un chemin de fer d'intérêt local, à voie étroite, de Guise au Catelet.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département de l'Aisne, du chemin de fer d'intérêt local, à voie de 1 mètre entre les bords intérieurs des rails, de Guise au Catelet.

Art. 2. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires à l'établissement de ladite ligne ne sont pas accomplies dans un délai de quatre ans, à partir de la promulgation de la présente loi.

Art. 3. — Le département de l'Aisne est autorisé à pourvoir à l'exécution de la ligne dont il s'agit, comme chemin de fer d'in-

térêt local, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions de la convention passée, le 2 octobre 1897, entre le préfet de l'Aisne, d'une part, et M. Michon, d'autre part, ainsi que du cahier des charges annexé à ladite convention.

Des copies certifiées conformes de ces conventions et cahier des charges resteront annexées à la présente loi.

Art. 4. — Pour l'application des dispositions des articles 13 et 14 de la loi du 11 juin 1880, le maximum du capital de premier établissement du chemin de fer désigné à l'article 1er est fixé à 69.150 francs par kilomètre, sans que la longueur à laquelle ce maximum s'applique puisse excéder (40 kilomètres), et y compris les frais de constitution du capital-actions, lesquels ne seront admis en compte que jusqu'à concurrence de 6 0/0 du montant de ce capital.

Le maximum de la charge annuelle pouvant incomber au Trésor est fixé à la somme de 37.397 fr. 50.

Cette charge annuelle et son remboursement ultérieur seront calculés sur les bases fixées à la convention précitée du 2 octobre 1897 pour les frais d'exploitation et l'intérêt à servir au capita lde premier établissement.

Art. 5. — Est approuvé le traité passé, le 27 octobre 1897, entre la compagnie du chemin de fer du Nord et M. Michon.

Les résultats dudit traité, en ce qui concerne la compagnie du chemin de fer du Nord, seront compris en recettes et en dépenses dans son compte annuel d'exploitation.

Une copie certifiée conforme de ce traité restera annexée à la présente loi.

Art. 6. — Aucune émission d'obligations ne sera faite par le concessionnaire de la ligne de Guise au Catelet, soit pour la construction, soit pour l'exploitation de cette ligne.

Art. 7. — L'enregistrement du traité approuvé par l'article 5 ci-dessus ne donnera lieu qu'à la perception du droit fixe de 3 francs.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'État.

CONVENTION.

L'an 1897, le 2 octobre,

Entre les soussignés :

M. Edmond Roger, officier de la Légion d'honneur, préfet du département de l'Aisne, agissant au nom et pour le compte du département conformément aux délibérations du conseil général de l'Aisne en date des 8 avril 1891, 23 août 1894, 24 avril 1895, 15 avril, 20 août 1896 et 29 avril 1897, aux lois des 10 août 1871 et 11 juin 1880, et sous réserve de la loi à intervenir pour déclarer l'utilité publique,

D'une part ;

Et M. Mathieu Michon, entrepreneur de travaux publics, demeurant à Paris, 14, avenue de l'Observatoire,

D'autre part ;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — M. le préfet du département de l'Aisne concède à M. Michon, qui accepte, la construction et l'exploitation du chemin de fer d'intérêt local à voie unique de 1 mètre de largeur entre rails, de Guise au Catelet, partant de la gare de Guise sur le chemin de fer du Nord, passant par ou près Lesquielles-Saint-Germain, Vadencourt, Verly, Grougis, Aisonville-Bernoville, Seboncourt, Etaves, Bohain (chemin de fer du Nord), Brancourt, Montbrehain, Ramicourt, Beaurevoir et aboutissant à la gare de Catelet-Gouy (ligne de Denain au Catelet et à Saint-Quentin).

Il est pris acte de ce que les gares d'Aisonville-Bernoville et Ramicourt seront établies aux points ci-après :

Gare d'Aisonville-Bernoville sur le chemin vicinal de Copevoie à Grougis ;

Gare de Ramicourt, ouverte au service des voyageurs et marchandises sur le territoire de cette commune.

Art. 2. — La présente concession est faite aux conditions générales de la loi du 11 juin 1880, du décret du 20 mars 1882, aux conditions et dans les délais stipulés au cahier des charges ci-annexé et de la loi déclarative d'utilité publique à intervenir, ainsi qu'aux conditions particulières ci-après indiquées.

Art. 3. — Le capital de premier établissement est fixé au montant des dépenses réellement faites par le concessionnaire sans pouvoir dépasser un maximum de 2.766.000 francs pour la totalité de la ligne et un maximum de 69.150 francs par kilomètre. Ce chiffre comprend, outre toutes les dépenses spécifiées à l'article 1er du décret du 20 mars 1882, les frais d'études et de constitution de la société anonyme dont il est question à l'article 10 ci-après. Les frais de constitution de ce capital ne seront admis en compte que jusqu'à concurrence de 6 0/0 et seulement pour le capital-actions fourni par le concessionnaire, à l'exclusion de l'avance faite par la compagnie du Nord.

Ledit capital comprend le matériel roulant, le mobilier des stations et l'outillage des ateliers. Il pourra être augmenté, s'il y a lieu, des insuffisances des recettes résultant de l'exploitation partielle des sections qui seraient ouvertes pendant la période de construction.

Le capital de premier établissement pourra, en outre, être augmenté successivement pendant le cours de l'exploitation pour travaux complémentaires, tels que : agrandissements des gares, augmentation du matériel roulant, pose de secondes voies ou de voies de garages, etc., lorsque ces travaux auront été faits en vertu d'autorisations régulières avec l'adhésion du Ministre des travaux publics.

Les dépenses complémentaires ainsi faites seront ajoutées au capital de premier établissement fixé comme il est dit ci-dessus, et ce, pendant une période de vingt années et jusqu'à concurrence de 10.000 francs par kilomètre.

Art. 4. — La subvention en capital accordée à titre d'avance par le département de l'Aisne sur ses propres ressources, pour l'établissement du chemin de fer ci-dessus désigné, consiste en une somme de 12.000 francs par kilomètre, étant bien entendu cependant que le montant total de la subvention ne dépassera en aucun cas 438.000 francs.

Cette subvention sera payable en huit ans, par fractions égales, dont la première sera due une année après la déclaration d'utilité publique et lorsque la compagnie aura effectué des travaux pour une somme de 200 000 francs au moins.

Le département encaissera pour le compte de M. Michon les subventions communales et particulières, par la voie du service des produits éventuels départementaux.

Ces subventions comprennent :

DÉSIGNATION	DURÉE des annuités	MONTANT POUR une annuité	MONTANT POUR toutes les annuités
1° VOTE DES COMMUNES			
		francs	francs
Guise	50	1 440 »	72.000 »
Vadencourt	50	180 »	9.000 »
Grougis	50	1.380 »	69.000 »
Aisonville-Bernoville	50	864 »	43.200 »
Seboncourt	50	1.980 »	99.000 »
Bohain	50	8.532 »	426.600 »
Montbrehain	50	1.680 »	84.000 »
Ramicourt	50	400 »	20.000 »
Beaurevoir	50	1.800 »	90.000 »
Gouy	50	738 »	36.900 »
Le Catelet	50	306 »	15.300 »
TOTAUX	....	19.000 »	965.000 »
2° SUBVENTIONS PARTICULIÈRES			
Société sucrière de Montbrehain	4	2.500 »	10.000 »
Sucrerie de Ponchaux-Beaurevoir	4	2.500 »	10.000 »
M. Mulot, meunier à Montbrehain	4	1.250 »	5.000 »
Société de gaz de Seboncourt	30	40 »	1.200 »
Ernest Haye, brasseur à Seboncourt	50	30 »	1.500 »
TOTAUX	....	25.620 »	992.700 »

Les versements par le département seront faits à des dates fixées à l'avance de manière à concorder avec les époques normales de centralisation des fonds communaux. Le département reste d'ailleurs garant du payement de l'intégralité des subventions consenties.

Art. 5. — Pour les calculs auxquels donnera lieu l'application de la loi du 11 juin 1880, notamment en ce qui concerne la garantie éventuelle à provenir de l'État, indépendamment des subventions indiquées à l'article 4, il est entendu :

1° Que pour le calcul des insuffisances, le taux de l'intérêt sera fixé à 4 0/0, plus l'amortissement sur la partie du capital à fournir par le concessionnaire, et à 4 0/0, amortissement compris, sur la fraction avancée par la compagnie du Nord ;

2° Que les frais d'entretien et d'exploitation seront comptés pour leur montant réel et dûment justifié sans pouvoir excéder un maximum annuel fixé par kilomètre à 1.500 francs, plus la moitié de la recette brute (impôts déduits) (1.500 fr. + R/2). Si les dépenses réelles sont inférieures à ce maximum, elles seront majorées d'une prime égale aux deux tiers de l'économie réalisée ;

3° Que la longueur qui servira de base au calcul des subventions sera déterminée au moyen d'un chaînage contradictoire suivant l'axe de la voie principale :

a) En ce qui concerne les frais de construction entre les deux aiguilles extrêmes des gares de Guise et de Bohain, d'une part; entre la bifurcation à Bohain des deux tronçons et l'aiguille extrême de la gare du Catelet, d'autre part;

La longueur maxima admise en compte sera de 40 kilomètres.

b) En ce qui concerne les frais d'exploitation entre les axes des bâtiments des voyageurs des stations de Guise et de Bohain, d'une part; de Bohain et du Catelet, d'autre part.

Art. 6. — Le concessionnaire ne pourra être tenu d'établir plus de trois trains par jour dans chaque sens, tant que la recette brute par kilomètre et par an ne dépassera pas 4.500 francs, plus de quatre trains pour des recettes brutes kilométriques annuelles comprises entre 4.500 francs et 5.500 francs et ainsi de suite à raison d'un train en sus par chaque augmentation de 1.000 francs par kilomètre et par an.

Le préfet pourra, le concessionnaire entendu, et avec l'adhésion du Ministre des travaux publics, exiger l'établissement d'un nombre de trains supérieur au nombre prévu ci-dessus; en ce cas, il sera ajouté à la formule d'exploitation une somme de 70 centimes par chaque train kilométrique ainsi imposé.

Art. 7. — Les sommes dues par le concessionnaire à l'État, au département, aux communes et aux intéressés, pour le remboursement de leurs avances dans les conditions fixées par l'article 15 de la loi du 11 juin 1880, seront payées un mois après que le Ministre des travaux publics aura arrêté les comptes de l'année.

Les remboursements en retard seront passibles d'un intérêt de 4 0/0 au profit des intéressés.

Par dérogation à l'article 15 de la loi du 11 juin 1880, il est d'ailleurs entendu que la fraction avancée par la compagnie du Nord n'aura droit qu'à un prélèvement de 4 0/0 par an et seulement jusqu'au 31 décembre 1950.

Art. 8. — De convention expresse, il est dérogé dans les termes du cahier des charges annexé à la présente convention aux articles 31, paragraphe 8, 56, paragraphe 6, 61, paragraphe 17, et 66, paragraphes 1 et 3 du cahier des charges-type.

Art. 9. — Les matériaux de construction de la ligne et le matériel roulant seront de provenance française; le personnel de l'exploitation sera de nationalité française, sauf les dispenses à accorder par le préfet dans certains cas particuliers.

Art. 10. — Le concessionnaire devra constituer, dans un délai de six mois, à partir de la loi déclarative de l'utilité publique de la ligne, une société anonyme qui se substituera à lui et deviendra solidairement responsable avec lui, envers le département, de tous les engagements qu'il aura contractés avec ce dernier. Cette substitution devra être

approuvée par décret délibéré en conseil d'État, suivant les dispositions de l'article 10 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 11. — La présente convention ne deviendra définitive que lorsqu'elle aura été approuvée par une loi et que l'État aura accordé la subvention prévue par la loi du 11 juin 1880, dans les conditions prévues par l'article 12 du décret du 20 mars 1882, le maximum de la charge annuelle pouvant incomber de ce chef au Trésor, depuis la mise en exploitation de la ligne jusqu'au 31 décembre 1950, maximum qui doit être inscrit dans la loi à intervenir, n'étant pas inférieur à 37.397 fr. 50.

Art. 12. — Les frais de timbre et d'enregistrement du présent traité et du cahier des charges y annexé, calculés suivant l'article 24 de la loi du 11 juin 1880, seront supportés par le concessionnaire.

Fait en double à Laon, en l'hôtel de la préfecture, les jour, mois et an susdits.

CAHIER DES CHARGES (*).

. . . .

TRAITÉ.

Entre la compagnie anonyme du chemin de fer du Nord, dont le siège est à Paris, 18, rue de Dunkerque, représentée par MM. André-Jean-Laurens de Waru, Omer-Henri Vallon, Joseph Hottinguer, agissant en leur qualité d'administrateurs de ladite compagnie et sous réserve de l'approbation du présent traité par l'assemblée générale des actionnaires,

D'une part ;

Et M. Michon, entrepreneur de travaux publics, demeurant à Paris, 14, avenue de l'Observatoire, agissant tant en son nom personnel, comme concessionnaire de la ligne d'intérêt local de Guise au Catelet, par Bohain, que comme se portant fort solidairement avec la société en formation pour la construction et l'exploitation de ladite ligne,

D'autre part ;

Il a été exposé ce qui suit :

Conformément aux délibérations du conseil général de l'Aisne, en date des 8 avril 1891, 23 août 1894, 24 avril 1895, 15 avril et 20 août 1896 et 29 avril 1897, aux lois du 10 août 1871 et du 11 juin 1880 et sous réserve de la loi à intervenir pour déclarer l'utilité publique, M. le

---

(*) Pour le cahier des charges, voir *Ann.* 1882, p. 264; et *Journal Officiel*, du 22 avril 1898.

préfet de l'Aisne a concédé à M. Michon le chemin de fer de Guise au Catelet, comprenant une longueur totale de 40 kilomètres environ.

La subvention accordée par le département est de huit annuités de 54.750 francs, la première annuité étant payable un an après la déclaration d'utilité publique ; à cette subvention se joignent cinquante annuités de 19.300 francs, représentant les subventions des communes ; les subventions des particuliers s'élèvent à quatre annuités de 6.250 francs, plus trente annuités de 40 francs, plus cinquante annuités de 30 francs.

Conformément à l'article 13 de la loi du 11 juin 1880 et à l'article 12 du décret du 20 mars 1882, ces subventions motiveront de la part de l'État une subvention pouvant être équivalente.

Dans ces circonstances, la compagnie du Nord et le concessionnaire de la ligne de Guise au Catelet sont convenus des stipulations suivantes :

Art. 1er. — En vue de dispenser M. Michon ou la société à constituer de toute émission d'obligations ou autre emprunt, la compagnie du Nord consent à lui faire une avance de 50.000 francs par kilomètre, soit au maximum 2 millions pour l'ensemble de la ligne.

Art. 2. — L'avance ci-dessus énoncée ne sera exigible, pour la portion afférente à chaque section de ligne du réseau concédé, qu'après exécution des travaux ou livraison des matériaux dans les conditions prescrites par l'administration sur la production des mémoires justificatifs desdits travaux et fournitures de matériaux, et aussi à la charge par ledit concessionnaire de justifier qu'il ne se trouve grevé d'aucune autre dette du chef de la concession.

Les sommes avancées par la compagnie du Nord, en vertu de l'article qui précède, produiront intérêt simple à 4 0/0 à compter de chaque versement.

Le compte général des avances faites, ainsi que celui des intérêts sur chaque versement partiel, sera arrêté après la mise en exploitation de la totalité de la ligne.

Il reste bien entendu que le total de ce compte comprend deux parties :

1° Les sommes des avances faites dont le maximum est égal à 50.000 francs par kilomètre (art. 1er) ;

2° Le total des intérêts, calculé à 4 0/0 depuis la date des versements jusqu'à l'arrêté de compte.

Art. 3. — A la garantie de cette avance, M. Michon, ès qualités, cède, délègue et transporte à la compagnie du Nord, ce qui est accepté par MM. André-Jean-Laurens de Waru, Omer-Henri Vallon, Joseph Hottinguer, ès qualités, ses droits aux subventions ci-dessus et, en outre, jusqu'à concurrence de ladite avance, à l'excédent annuel des recettes sur les dépenses d'exploitation de la ligne sus-indiquée tel que cet excédent lui sera dû par la compagnie qui exploitera.

A cet effet, M. Michon, ès qualités, met et subroge la compagnie du Nord, dans tous ses droits et actions contre l'État, le département et les communes ou particuliers résultant notamment du traité de con-

cession du 2 octobre 1897, de la loi déclarative d'utilité publique et aussi dans ses droits contre la compagnie exploitante.

M. Michon, ès qualités s'oblige à réitérer ces transports et délégations à ses frais, à toute réquisition de la compagnie du Nord et à donner son concours à celle-ci pour lui faciliter le recouvrement des sommes transportées.

Il lui donne, dès à présent, tous pouvoirs et autorisations, à l'effet de toucher la totalité des sommes et créances transportées, ensemble tous intérêts et accessoires et de les porter au crédit de la compagnie.

Tous pouvoirs sont donnés au porteur d'un double des présentes pour les faire signifier partout où besoin sera.

M. Michon, ès qualités, a remis à la compagnie du Nord qui le reconnaît, une ampliation du traité passé le 2 octobre 1897 avec le département, par lequel il s'est engagé notamment (art. 10) à constituer une société anonyme, qui se substituera à lui.

Cette société devra être constituée au capital de 766.000 francs au minimum, et elle devra réaliser intégralement et employer ce capital-actions avant de réclamer aucune partie des avances stipulées ci-dessus.

Art. 4. — Le remboursement de l'avance énoncée à l'article 1er ci-dessus et le payement des intérêts seront assurés par des annuités payables en deux termes égaux, les 1er janvier et 1er juillet de chaque année.

Ces annuités de remboursement se composeront de deux versements :

1° L'un représentant exactement les sommes versées par l'État, le département, les communes et les particuliers à titre de subventions pendant la durée indiquée pour les annuités définies à l'exposé ci-dessus ;

2° L'autre, pendant la période comprise entre la date de l'arrêté de compte et la date de l'expiration de la concession du chemin de fer du Nord (31 décembre 1950), calculé de manière à amortir la différence entre l'avance définie à l'article 1er ci-dessus et le capital représentant à la date de l'arrêté de compte les annuités du paragraphe 1er. Le calcul d'intérêt et d'escompte sera fait d'après le taux moyen d'intérêt (y compris la prime de remboursement et les droits et frais accessoires) des obligations de la compagnie du Nord pendant l'année qui précèdera celle de l'arrêté de compte. Cette deuxième somme sera prélevée sur l'excédent des recettes sur les dépenses, comme il est dit ci-dessus.

Il reste bien entendu que, pour le calcul de ces annuités, on ne tiendra compte que des années complètes et non pas des semestres correspondant aux versements.

Art. 5. — En cas de non-payement total ou partiel, à l'échéance prévue, des annuités et subventions, ou d'insuffisance du produit net, comme aussi au cas où la compagnie du Nord resterait, d'une façon quelconque, à découvert sur le montant des sommes à payer, la somme restant due à la compagnie du Nord portera intérêt à 4 0/0, à compter de l'échéance et sera prélevée ultérieurement sur les excédents de produits nets de l'exploitation, conformément aux prévisions de l'article 3.

Art. 6. — A raison des dispositions qui précèdent, la société de Guise

au Catelet ne pourra céder son exploitation à une compagnie qu'autant que celle-ci aurait été agréée par la compagnie du Nord et à des conditions concertées avec celle-ci.

La société de Guise au Catelet s'engage, en outre, à n'entreprendre, en dehors des travaux que l'administration serait en droit de lui imposer, aucuns travaux nouveaux, lignes, embranchements, prolongements ou autres, à ne modifier les conditions de son exploitation et à ne faire aucune émission d'obligations ou autre emprunt, sans l'assentiment de la compagnie du Nord qui pourra, en conséquence, prendre, à ces divers points de vue, communication des projets et de la comptabilité de ladite société.

Art. 7. — La société de Guise au Catelet se réserve la faculté que lui accorde la compagnie du Nord de faire construire et entretenir son matériel roulant, machines, voitures et wagons, chariots, etc., dans les ateliers du chemin de fer du Nord.

Art. 8. — Les parties font élection de domicile, savoir :

M. Michon, en son nom et en celui de la société de Guise au Catelet, à Paris, 14, avenue de l'Observatoire ;

Et la compagnie du Nord, en son siège social.

Cette élection de domicile sera attributive de juridiction.

Art. 9. — Les frais des présentes et ceux qui en seront la conséquence, les droits d'enregistrement et impôts de toute nature auxquels elles pourront donner lieu seront à la charge de M. Michon ou de la société à constituer par lui.

Art. 10. — Le présent traité ne deviendra définitif qu'aux conditions suivantes :

a) M. Michon ou la société à constituer par lui obtiendra l'ensemble des subventions ci-dessus prévues et notamment de l'État, la subvention prévue au traité de concession.

b) Ledit traité sera sanctionné par une loi autorisant la compagnie du Nord, conformément à l'article 3 de la loi du 20 novembre 1883, à en comprendre les résultats en recettes et en dépenses dans son compte annuel d'exploitation.

Fait triple à Paris, le 27 octobre 1897.

(N° 225)

[17 avril 1898]

Loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique l'établissement, dans le département des Ardennes, des chemins de fer d'intérêt local de Monthermé-est à Hautes-Rivières et du Châtelet à Juniville.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département des Ardennes, des deux chemins de fer d'intérêt local, à voie de 80 centimètres de largeur entre les bords intérieurs des rails de Monthermé-est à Hautes-Rivières et du Châtelet à Juniville.

Art. 2. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires ne sont pas accomplies dans un délai de quatre ans, à partir de la promulgation de la présente loi.

Art. 3. — Le département des Ardennes est autorisé à pourvoir à la construction et à l'exploitation des lignes dont il s'agit, comme chemins de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions de la convention passée, le 11 janvier 1898, entre le préfet des Ardennes, d'une part, et MM. Beldant (Paul), Beldant (Edmond) et Baërt (François), d'autre part, ainsi que du bordereau des prix et du cahier des charges annexés à cette convention.

Une copie certifiée conforme de ces conventions, bordereau des prix et cahier des charges, restera annexée à la présente loi.

Art. 4. — Pour l'application des dispositions des articles 13 et 14 de la loi du 11 juin 1880, le maximum du capital de premier établissement de la ligne de Monthermé-est à Hautes-Rivières est fixé à la somme de 1.303.250 francs, et le maximum du capital de premier établissement de la ligne du Châtelet à Juniville est fixé à la somme de 524.750 francs.

Le maximum de la charge annuelle pouvant incomber au Trésor public est fixé à 27.277 francs pour la première ligne, et à 10.974 francs pour la seconde ligne.

Dans tous les cas où, codformément à l'article 9 de la convention ci-dessus visée, le département participerait aux recettes de l'exploitation, l'État viendrait au prorata de sa subvention en partage des bénéfices réalisés par le département, comme il est dit à l'article 14 de la même convention.

Art. 5. — Par l'application des articles 13 et 14 de la loi du 11 juin 1880 et jusqu'au 1er janvier qui suivra la mise en exploitation complète du réseau de chemins de fer d'intérêt local dont l'établissement, dans le département des Ardennes, a été déclaré d'utilité publique par la loi du 9 août 1894, la subvention de l'État s'appliquera séparément à chacune des lignes de ce réseau.

Le maximum du capital de premier établissement fixé par l'article 4 de la loi du 9 août 1894 à la somme de 4.639.000 francs pour l'ensemble des quatre lignes est réparti comme suit, par ligne :

Ligne de Raucourt à Vouziers avec embranchement de Châtillon à Buzancy, 2.800.700 francs ;

Ligne de Nouzon à Gespunsart, 614.900 francs ;

Ligne de Tremblois à Rocroi, 608.400 francs ;

Ligne de Wasigny à Signy-l'Abbaye, 645.000 francs.

Le maximum de la charge annuelle pouvant incomber au Trésor public, fixé à 80.979 francs par l'article 4 de la loi du 9 août 1894, est réparti de même par ligne comme suit :

Ligne de Raucourt à Vouziers avec embranchement de Châtillon à Busancy, 48.754 francs ;

Ligne de Nouzon à Gespunsart, 10.703 francs ;

Ligne du Tremblois à Rocroi, 10.418 francs ;

Ligne de Wasigny à Signy-l'Abbaye, 11.101 francs.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'État.

CONVENTION.

Entre les soussignés :

M. Joly (Paul), préfet du département des Ardennes, agissant au nom et pour le compte du département des Ardennes, en vertu :

1° De la loi du 10 août 1871 ;

2° De la loi du 11 juin 1880, sur les chemins de fer d'intérêt local ;

3° Du décret réglementaire du 20 mars 1882;

4° Des délibérations du conseil général des Ardennes, en date des 15 avril 1896, 20 août 1896, 17 et 19 août 1897 ;

5° Des délibérations de la commission départementale, en date du 10 novembre 1896 et du 11 janvier 1898,

D'une part ;

Et MM. Beldant (Paul), Beldant (Edmond) et Baërt (François), entrepreneurs de travaux publics au Mans (Sarthe) et faisant tous élection de domicile à Mézières et agissant conjointement et solidairement, tant en leur nom personnel, pour la construction, que comme administrateurs de la société anonyme des chemins de fer départementaux à voie étroite des Ardennes, pour l'exploitation, en vertu des pouvoirs qui leur ont été donnés par l'assemblée générale extraordinaire des actionnaires dans la réunion du 29 septembre 1896,

D'autre part ;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le préfet du département des Ardennes confie à MM. Beldant (Paul), Beldant (Edmond) et Baërt (François), qui acceptent, la construction des chemins de fer d'intérêt local, à voie de 80 centimètres, énumérés ci-après, et concède l'exploitation à la société anonyme des chemins de fer départementaux à voie étroite des Ardennes :

1° Ligne de Monthermé-est à Hautes-Rivières (longueur : 17 kilomètres) ;

2° Ligne du Châtelet à Juniville (longueur : 9 kilomètres).

Art. 2. — Les sieurs Beldant (Paul), Beldant (Edmond) et Baërt (François) exécuteront tous les travaux d'infrastructure et de superstructure des deux lignes, y compris la fourniture et la mise en place des fosses de chargement pour transporteurs, s'il y a lieu.

Ils fourniront, en outre, le matériel roulant et fixe, l'outillage et le mobilier nécessaires à leur exploitation.

Il est bien entendu, d'ailleurs, que les travaux et fournitures en question comprennent toutes les dépenses à faire en dehors de celles que le département se réserve, lesquelles sont définies limitativement au dernier alinéa du présent article. En ce qui concerne l'emploi des transporteurs, il est spécifié que l'administration reste seule juge pour apprécier s'il y a lieu de donner, en certains points de la plate-forme, l'élargissement prévu au cahier des charges.

La société anonyme devra prendre livraison des lignes au fur et à mesure de leur exécution, au vu d'un procès-verbal contradictoire de reconnaissance et de réception définitive, qui sera dressé par une commission spéciale de contrôle constituée à cet effet par l'administration.

A dater de cette livraison, l'entretien des travaux sera à la charge de la société anonyme.

MM. Beldant (Paul), Beldant (Edmond) et Baërt (François), d'une part, pour la construction, et la société anonyme des chemins de fer dépar-

tementaux à voie étroite des Ardennes, d'autre part, pour l'exploitation, déclarent accepter, pour la partie de la ligne de Monthermé à Hautes-Rivières, comprise entre Monthermé-est et Monthermé-Laval-Dieu, qui est commune avec la ligne départementale à voie normale existante, les conditions stipulées au cahier des charges (art. 19 *bis*) et auront à s'entendre avec la compagnie de l'Est et avec l'exploitant de cette ligne, pour la construction, l'exploitation et l'entretien, et ce, suivant les conditions des articles 29 *bis* et 31 *bis* du cahier des charges.

Le département reste chargé des études d'infrastructure, des acquisitions des terrains et du bornage, de la construction du pont de 6 mètres situé sur le canal d'amenée des usines de Laval-Dieu, de la fourniture et mise en place des appareils de voie sur la ligne principale du chemin de fer départemental actuel depuis son origine à Monthermé-est jusqu'au pont de 6 mètres à Laval-Dieu, du remboursement à faire à la compagnie de l'Est pour toutes les dépenses d'aménagements de la grande voie à établir dans les gares communes et les frais de surveillance de travaux, plus les signaux et l'achat des trucks-transporteurs, s'il y a lieu.

Art. 3. — Les dépenses faites par MM. Beldant (Paul), Beldant (Edmond) et Baërt (François), pour les travaux et fournitures portés à l'article précédent, seront réglées d'après la série de prix annexée au présent traité.

En tout cas, et quoi qu'il arrive, le montant total de ces dépenses admises en compte ne pourra pas dépasser le maximum de 1.500.000 francs; le département n'interviendra en aucune façon dans les dépenses qu'il y aurait à faire au-delà de ce maximum.

Dans le cas où ce chiffre maximum de 1.500.000 francs ne serait pas atteint, les dépenses réelles seraient augmentées, à titre de prime d'économie d'un cinquième de l'écart entre le maximum et le montant de ces dépenses réelles.

Art. 4. — Sur les dépenses faites et justifiées par MM. Beldant (Paul), Beldant (Edmond) et Baërt (François), calculées conformément aux stipulations de l'article 3, il leur sera payé chaque mois des acomptes au fur et à mesure des approvisionnements à pied-d'œuvre et de l'avancement des travaux et jusqu'à concurrence des trois quarts de ces dépenses, constatées par des états de situation approuvés par l'administration, sans que le total de ces acomptes puisse dépasser les trois quarts du maximum fixé par l'article 3.

Art. 5. — Lorsque les lignes seront achevées et auront été l'objet d'une réception définitive, faite par les ingénieurs et approuvée par le préfet, le département payera à MM. Beldant (Paul), Beldant (Edmond) et Baërt (François) la somme nécessaire pour parfaire, avec les acomptes déjà payés, les trois quarts des dépenses admises en compte aux termes de l'article 3 ci-dessus et majorées, par suite, de la prime d'économie, s'il y a lieu.

Art. 6. — Le quatrième quart des dépenses admises en compte en

exécution de l'article 3 sera fourni par la société anonyme à titre de garantie d'exploitation. Toutefois il est entendu que l'on ajoutera à ce quart les intérêts simples à 4 0/0 des retenues faites, en exécution de l'article 4 ; depuis la période moyenne où ces retenues auront été faites jusqu'à la mise en exploitation de chaque ligne. Puis, du total ainsi obtenu, le déaprtement payera chaque année à la société les intérêts à 4 0/0, plus l'amortissement pendant le temps restant à courir depuis la mise en exploitation de chaque ligne jusqu'à l'expiration de a concession, laquelle est définie à l'article 34 du cahier des charges.

Ces payements se feront par semestre.

Art. 7. — Avant la mise en exploitation, la société anonyme des chemins de fer départementaux à voie étroite des Ardennes devra augmenter son capital actuel d'une somme de 400.000 francs. Cette augmentation de capital pourra être faite en actions ou en obligations, conformément à l'article 18 de la loi du 11 juin 1880. Le montant des actions devra atteindre au moins 200.000 francs.

La société déclare renoncer à l'avance à porter au capital social de premier établissement les frais de l'augmentation de son capital.

Art. 8. — Chaque année, la société versera au département, en titres de rentes sur l'État ou en obligations de l'une des six grandes compagnies de chemins de fer, ou en obligations du département des Ardennes, dont les revenus seront touchés par la société, une somme de 200 francs par kilomètre exploité. Lesdites sommes serviront à former un fonds spécial destiné au renouvellement de la voie, qui cessera de s'accroître quand il atteindra le chiffre de 2.000 francs par kilomètre.

Les versements annuels de 200 francs seront effectués de nouveau dans la mesure nécessaire pour ramener le fonds de réserve à 2.000 francs, lorsqu'après avoir atteint ce chiffre il aura été absorbé ou entamé par les dépenses auxquelles il doit subvenir.

Les prélèvements sur le fonds de réserve créé en vertu du paragraphe précédent pourront être autorisés par le conseil général ou la commission départementale, sur la proposition du préfet, la société entendue, sauf recours devant le Ministre des travaux publics qui statuera définitivement.

Le fonds appartiendra à la société et lui restera de droit à l'expiration du bail, à moins qu'il n'ait été employé à mettre en état la ligne ou en assurer l'exploitation par application du paragraphe 3 de l'article 35 et de l'article 39 du cahier des charges.

En cas de déchéance de la société, le fonds sera acquis au département.

Art. 9. — L'exploitation se fera aux risques et périls de la société, quelles que soient les recettes.

La société prélèvera, pour chaque exercice, sur les recettes brutes annuelles, le montant des sommes réellement dépensées et dûment justifiées, pour l'exploitation des lignes. Ces dépenses comprendront notamment les frais de gare et de transbordement, les frais de com-

munauté des gares de Monthermé et du Châtelet, tels qu'ils résulteront de traités à passer avec la compagnie de l'Est, le traitement du directeur local de l'exploitation du réseau, le prélèvement prévu à l'article 8 ci-dessus pour former le fonds de renouvellement de la voie, le remboursement des sommes qui pourraient être dépensées pour agrandissement des gares ou augmentation de matériel roulant, enfin tous les frais généraux de l'exploitation. Pour ce qui concerne les agrandissements de gares ou augmentation de matériel roulant, il serait bien entendu qu'ils devront être approuvés par le conseil général qui, en outre, déciderait, d'accord avec la société exploitante, de faire entrer dans les frais d'exploitation, soit la dépense correspondante en capital, soit les intérêts au taux simple de 4 0/0 avec l'amortissement pendant le temps restant à courir jusqu'à la fin de la concession.

De plus, lesdits travaux ou fournitures ne pourront être engagés qu'après l'assentiment donné par le Ministre des travaux publics, qui, en même temps, ratifiera l'imputation de la dépense.

Dans les frais généraux qui ne devront pas dépasser un maximum de 250 francs par kilomètre, sont compris notamment les frais d'augmentation du capital de la société, ainsi que tous les loyers du siège social, jetons des administrateurs, appointements du directeur de la société et de tous les employés de l'administration centrale, aussi bien que les frais du matériel de cette administration, ceux du service des titres et des intérêts du fonds de roulement.

Les dépenses d'exploitation, telles qu'elles viennent d'être définies, ne pourront être portées en compte que jusqu'à concurrence d'un maximum fixé à 1.000 francs par kilomètre exploité, plus le quart de la recette brute, impôts déduits, plus 12 millièmes par tonne kilométrique de marchandises transportées (animaux non compris), plus 45 centimes par train kilométrique.

Cette formule s'applique à un nombre de trains de voyageurs fixé pour chaque ligne comme il suit : quatre trains par jour dans chaque sens pour des recettes kilométriques respectivement inférieures à 4.000 francs, cinq trains pour chacune des lignes pour des recettes respectivement comprises entre 4.000 et 5.500 francs, et ainsi de suite à raison d'un train supplémentaire dans chaque sens sur chaque ligne par chaque augmentation de recette kilométrique annuelle de 1.500 francs.

Entre la gare Monthermé-est et Laval-Dieu, il sera fait six trains au minimum par jour ; toutefois, pour les trains supplémentaires de cette partie de ligne, les concessionnaires seront autorisés à employer tout mode de traction qu'ils jugeront le plus économique.

La société s'engage à faire, avec des chevaux, les manœuvres des grands wagons dans la gare de Laval-Dieu, soit pour celles ne pouvant se faire avec les locomotives, soit en dehors de la présence dans cette gare de la machine à voie normale. La dépense occasionnée par ce travail sera portée dans les frais d'exploitation.

Il est d'ailleurs entendu que la société ne pourra mettre en circulation des trains supplémentaires qu'avec l'autorisation du préfet.

Pour le règlement des comptes et l'application de la formule d'exploitation, il sera fait masse des recettes de trafic et de mouvement des quatre lignes déjà concédées à la société et des deux lignes faisant l'objet de cette convention.

Lorsque les dépenses portées en compte n'atteindront pas le maximum ainsi calculé, la société prélèvera, à titre de prime d'économie, la moitié de la différence entre le maximum et le montant des dépenses réelles pour les recettes brutes moyennes inférieures à 3.500 francs par kilomètre, et les deux tiers de cette différence pour les recettes brutes moyennes égales ou supérieures à 3.500 francs.

Lorsque la recette brute sera inférieure aux dépenses portées en compte dans les limites du maximum, augmentées, s'il y a lieu, de la prime d'économie, les insuffisances seront inscrites à un compte d'attente qui sera amorti avec intérêt simple à 4 0/0 sans prime d'amortissement, en parties proportionnelles pour le capital et les intérêts composant le compte dont il s'agit, par des prélèvements opérés sur les excédents de recettes des années suivantes, avec cette stipulation que ce compte deviendra nul de plein droit à l'expiration de la concession, s'il n'est pas complètement amorti à cette époque.

Cette clause s'appliquera également au cas où le département dénoncerait le bail à la date du 9 août 1924.

Le surplus de la recette, après déduction des diverses allocations mentionnées au présent article, sera partagé dans la proportion des deux tiers pour la société et d'un tiers pour le département.

Le préfet pourra, la société entendue, exiger l'établissement d'un nombre de trains supérieur au nombre prévu ; en ce cas, il sera ajouté au maximum défini par la formule ci-dessus 25 centimes par train kilométrique, pour les trains ainsi prescrits.

Il est d'ailleurs expressément entendu que les trains supplémentaires que la société mettrait en circulation d'elle-même ne donneraient pas lieu à cette augmentation de 25 centimes par train kilométrique.

Les exercices seront comptés du 1er janvier au 31 décembre de chaque année.

Art. 10. — La société devra avoir le matériel roulant nécessaire pour l'exploitation des lignes ; toutefois le matériel qui devra faire retour au département en fin de concession est limité, pour l'ensemble des deux lignes, à cinq locomotives, quatre fourgons, dix voitures à 1re ou 2e classe ou mixtes, vingt-huit wagons à marchandises; ces quantités sont celles du matériel roulant qui devra être fourni sur le réseau au début de l'exploitation et qui devra être porté au compte d'établissement.

Le matériel roulant que la société aurait fourni en plus des quantités ci dessus désignées et qui n'aurait pu être remboursé par les économies réalisées sur les frais d'exploitation, ainsi qu'il est dit à l'article 9

ci-dessus, restera la propriété de la société, et le département restera libre de le reprendre en fin de concession à dire d'expert. En tout état de cause, il sera tenu compte au département de la valeur qu'il aura déjà amortie sur ce matériel et, en particulier, s'il reprend tout ou partie du matériel roulant complémentaire, il ne payera pas plus que la valeur restant à amortir de ce matériel. Les installations fixes resteront la propriété du département, sans indemnité.

Art. 10 *bis*. — Dans tous les cas où le département viendrait à concéder à MM. Beldant frères et Baërt des lignes en prolongement de celles de leur réseau, ces derniers s'engagent à les construire et exploiter à des conditions qui ne seront pas plus onéreuses pour le département que celles résultant de la présente convention. Cet engagement ne sera valable que jusqu'au 1er janvier 1905.

Art. 11. — Pour l'application des dispositions qui précèdent, la longueur de chaque ligne sera déterminée conformément à l'article 41 du cahier des charges.

Art. 12. — La société devra se charger de l'assurance contre l'incendie des bâtiments et du matériel fournis par le département. A défaut par elle de couvrir ce risque, le département le fera pour le compte et aux frais de la société. Les frais de cette assurance seront portés au compte annuel de l'exploitation.

La société restera néanmoins, tant avant la conclusion de l'assurance qu'après que celle-ci aurait été conclue, soit par elle-même, soit en son lieu et place par le département, entièrement responsable des immeubles et du matériel mis à sa disposition et de toutes les conséquences éventuelles de leur incendie (recours des voisins, etc.).

Art. 13. — Toutes les indemnités et tous les frais quelconques, auxquels donnerait lieu au profit de qui que ce soit l'exploitation du réseau, seront exclusivement à la charge de la société.

Elle sera civilement responsable de tous les accidents qui pourront survenir pendant la durée de la concession et garantira le département de toute réclamation de ce chef.

Elle ne sera pas admise à invoquer une mauvaise disposition résultant de l'établissement de la ligne pour se libérer de sa responsabilité.

Art. 14. — Le département touchera les subventions à verser par l'État en exécution de la loi du 11 juin 1880 et celles des communes et des particuliers.

De plus, aussitôt qu'il y aura partage des recettes nettes entre la société et le département, et lors même que la période de remboursement ne serait pas ouverte dans les conditions fixées par l'article 15 de la loi du 11 juin 1880, le département demeurera chargé de rembourser l'État, les communes et les particuliers des avances qu'ils auront faites, jusqu'à concurrence du complet remboursement de ces avances, sans intérêts ; à cet effet, la partie de la recette nette revenant au département, après partage avec les concessionnaires, devra

elle-même être partagée entre l'État, le département, les communes et les particuliers proportionnellement aux avances faites par chacun.

Art. 15. — La présente concession est faite aux charges, clauses et conditions de la série de prix et du cahier des charges ci-annexées, à l'exécution desquels MM. Beldant (Paul), Beldant (Edmond) et Baërt (François), d'une part, pour la construction, et la société anonyme des chemins de fer départementaux à voie étroite des Ardennes, d'autre part, pour l'exploitation, s'engagent d'une façon formelle. Ce cahier des charges est conforme au cahier des charges-type, annexé au décret du 6 août 1881, sauf en ce qui concerne les articles 2, 3, 5, 6, 7, 9, 11, 12, 15, 16, 19, 28, 29, 34, 35, 36, 38, 39, 54, 56, 57, 65, 66, 70, 1 *bis*, 17 *bis*, 19 *bis*, 29 *bis* et 31 *bis*.

Art. 16. — La validité de la présente convention est subordonnée à la déclaration d'utilité publique et à l'obtention par le département, pendant la durée de son emprunt, des subventions de l'État au taux maximum résultant de la loi du 11 juin 1880, pour l'application de laquelle les frais kilométriques d'exploitation seront calculés comme il est dit à l'article 9.

Art. 17. — Les concessionnaires s'engagent à n'employer que du personnel français et du matériel fixe et roulant de provenance française.

Art. 18. — Les frais de timbre et d'enregistrement du présent traité, de la série de prix et du cahier des charges y annexés, calculés suivant l'article 24 de la loi du 11 juin 1880, seront supportés par les concessionnaires.

Fait double à Mézières, le 11 janvier 1898.

CAHIER DES CHARGES (*).

. . . .

(*) Pour le cahier des charges, voir *Ann.* 1882, p. 264; et *Journal Officiel*, du 22 avril 1898.

DÉCRETS.

(N° 226)

[21 octobre 1897]

Décret du Président de la République française, portant ce qui suit :

Sont approuvés les travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, sur son réseau algérien, conformément au projet ci-après :

Ligne d'Alger à Oran :

Projet de construction d'un abri des voyageurs dans la gare de l'Agha, présenté le 1er juin 1896, avec un détail estimatif montant à 2.100 francs, y compris 12 0/0 pour frais généraux, intérêts et amortissement.

Les dépenses faites pour l'exécution de ce projet seront, après vérification par la commission des comptes, ajoutées, mais seulement pour l'exercice du droit de partage des bénéfices et jusqu'à concurrence d'une somme de 2.100 francs, au compte général de premier établissement des lignes du réseau algérien, conformément à la convention du 1er mai 1863, approuvée par les loi et décret du 11 juin suivant, et à l'article 5 du décret du 20 septembre 1863.

(N° 227)

[25 octobre 1897]

Décret du Président de la République française, portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'agrandissement des installations de la petite vitesse

de la gare de Vienne (ligne de Lyon à Avignon), conformément aux dispositions du plan général présenté par la compagnie le 19 octobre 1895, lequel plan restera annexé au présent décret;

2° Pour l'acquisition des immeubles nécessaires à l'exécution des travaux, la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée est substituée aux droits comme aux obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841;

3° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux dont il s'agit ne sont pas terminés dans un délai de deux ans à partir de la promulgation du présent décret;

4° Les terrains acquis seront incorporés à la concession des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

(N° 228)

[9 novembre 1897]

Décret du Président de la République française, portant ce qui suit :

I. Sont déclarés d'utilité publique les travaux de dévasement du port de Nantes et de construction d'un chemin de halage entre les ponts de la Tortière et de la Motte-Rouge (Loire-Inférieure).

II. Il est pris acte des engagements souscrits par la ville de Nantes, ainsi qu'il résulte des délibérations du conseil municipal en date des 12 août 1895 et 3 février 1897, et de la convention passée entre l'État et la ville de Nantes, le 24 mars 1897 :

1° De verser au Trésor, avant la mise en adjudication des travaux, une subvention de 36.800 francs;

2° De prendre à sa charge les indemnités qui pourraient être dues pour dommages aux riverains;

3° De payer, au prix de 10 centimes par mètre superficiel, l'atterrissement qui résultera de l'exécution des travaux et qui sera concédé à la ville, sauf une bande de 6 mètres de largeur, qui sera réservée le long de la rivière pour l'établissement du chemin de halage projeté;

4° De recouvrir les dépôts de vase, au fur et à mesure qu'ils seront effectués par l'État, d'un remblai suffisant pour empêcher les émanations, et établir un système de drainage pour écouler les eaux superficielles du coteau.

III. La dépense des travaux, déduction faite de la subvention de 36.800 francs à fournir par la ville de Nantes, soit une somme évaluée à 61.200 francs, sera imputée sur les ressources inscrites à la première section du budget du ministère des travaux publics.

(N° 229)

[12 novembre 1897]

Décret du Président de la République française, portant ce qui suit:

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'aménagement de la nouvelle voie reliant la route départementale n° 3 des Bouches-du-Rhône à la gare d'Aubagne (chemin de fer de Marseille à Toulon), conformément aux indications figurées à l'encre rouge sur le plan visé par l'ingénieur en chef, le 13 juillet 1895, lequel plan restera annexé au présent décret;

2° Il est pris acte de l'engagement souscrit par le conseil général du département de classer cette voie de communication comme annexe de la route départementale n° 3, étant entendu que les dépenses que nécessiteront son établissement et son entretien resteront exclusivement à la charge du département;

3° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de cette entreprise, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

4° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux n'ont pas été accomplies dans le délai de cinq ans, à dater du présent décret.

(N° 230)

[18 novembre 1897]

Décret du Président de la République française, portant ce qui suit :

1° Est déclarée d'utilité publique la rectification de la route nationale n° 113, dans les côtes de la Rousselle, entre les points kilométriques 22^{km},800, et 24^{km},034^{m},20, suivant la direction générale indiquée par un trait rouge sur le plan général visé par l'ingénieur en chef du département de l'Aude, le 15 mai 1897, lequel plan restera annexé au présent décret ;

2° La dépense, évaluée à 47.000 francs, sera imputée sur les fonds inscrits annuellement au budget du ministère des travaux publics pour les rectifications des routes nationales ;

3° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution des travaux, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

4° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux n'ont pas été accomplies dans le délai de cinq ans, à dater du présent décret

(N° 231)

[19 novembre 1897]

Décret du Président de la République française, portant ce qui suit :

Sont approuvés les travaux à exécuter par la Société générale des chemins de fer économiques, pour l'établissement de portillons aux barrières du passage à niveau situé à Saint-Amand, au point 34^{km},679^{m},25 de la ligne de Châteaumeillant à la Guerche.

La dépense résultant de l'exécution de ces travaux sera imputée sur le compte de 2.000.000 de francs prévu au paragraphe 2 de l'article 3 de la convention du 13 juillet 1885, approuvée par la loi du 11 septembre suivant, pour aménagement des gares communes avec la compagnie d'Orléans et pour installations complémentaires de toute nature, sur les lignes de Sancoins à Lapeyrouse et de Châteaumeillant à la Guerche, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte, et sans qu'elles puissent dépasser 150 francs, y compris 12 0/0 pour frais généraux et intérêts.

(N° 232)

[20 novembre 1897]

Décret du Président de la République française, portant ce qui suit:

Sont approuvés les travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, sur son réseau algérien, conformément au projet ci-après :

Ligne d'Alger à Oran :

Établissement d'une halle couverte à la gare des Attafs-Carnot, présenté le 7 mai 1897.

Les dépenses faites pour l'exécution de ce projet seront, après vérification par la commission des comptes, ajoutées, mais seulement pour l'exercice du droit de partage des bénéfices et jusqu'à concurrence d'une somme de 1.520 francs, y compris 12 0/0 pour frais généraux, intérêt et amortissement, au compte général de premier établissement des lignes du réseau algérien, conformément à la convention du 1er mai 1863, approuvée par les loi et décret du 11 juin suivant, et à l'article 5 du décret du 20 septembre 1863.

(N° 233)

[23 novembre 1897]

Décret du Président de la République française, portant ce qui suit :

1° Est déclarée d'utilité publique la reconstruction du pont de Bléré (Indre-et-Loire), sur le Cher, avec modification de la route nationale n° 76, aux abords, suivant les dispositions projetées par les ingénieurs et indiquées en lignes rouges sur le plan d'ensemble visé par l'ingénieur en chef, le 21 mars 1894, lequel plan restera annexé au présent décret ;

2° La dépense, évaluée à 407.000 francs, sera imputée sur les fonds inscrits annuellement au budget du ministère des travaux publics, pour la construction des ponts dépendant des routes nationales ;

3° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution des travaux en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

4° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux n'ont pas été accomplies dans le délai de cinq ans, à dater du présent décret.

(N° 234)

[23 novembre 1897]

Décret qui déclare d'utilité publique les travaux à exécuter par la ville de Paris pour l'établissement, à Ivry-sur-Seine, d'une nouvelle usine élévatoire d'eau de rivière et de bassins filtrants.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics ;

. . . .

Le conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter par la ville de Paris pour l'établissement, à Ivry-sur-Seine, d'une nouvelle usine élévatoire d'eau de rivière et de bassins filtrants destinés, conformément aux dispositions générales de l'avant-projet ci-dessus visé, à utiliser les eaux que la ville de Paris a été autorisée à dériver de la Seine par le décret du 16 décembre 1880.

Art. 2. — La ville de Paris est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution des travaux susmentionnés, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Art. 3. — La dépense sera entièrement supportée par la ville de Paris.

Art. 4. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux n'ont pas été accomplies dans le délai de cinq ans à dater du présent décret.

(N° 235)

[5 décembre 1897]

Décret du Président de la République française, portant ce qui suit :

Sont approuvés les travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest-Algérien, conformément au projet suivant :

Ligne de Sainte-Barbe-du-Tlélat à Sidi-bel-Abbès :

Projet de modification du chemin d'accès à la cour aux marchandises et d'allongement du quai, dans la gare des Trembles, présenté le 22 mai 1897.

La dépense résultant de l'exécution de ce projet sera imputée sur le compte de 5.100.000 francs ouvert, conformément à l'article 5 de la convention du 16 mai 1885, approuvée par la loi du 16 juillet suivant, pour travaux complémentaires sur les lignes de Sainte-Barbe-du-Tlélat Sidi-bel-Abbès, Sidi-bel-Abbès à Ras-

el-Mâ, la Sénia à Aïn-Temouchent et Tabia à Tlemcen, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte, dans la limite d'un chiffre maximum de 3.300 francs, y compris 12 0/0 pour frais généraux et intérêts.

(N° 236)

[7 décembre 1897]

Décret du Président de la République française, portant ce qui suit :

Sont approuvés les travaux et fournitures effectués par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, sur la ligne d'Alger à Oran, de son réseau algérien, pendant l'année 1896, conformément à l'état présenté, le 2 avril 1897, avec un détail estimatif montant à 3.502 fr. 46, y compris une majoration de 12 0/0 pour les frais de personnel, frais généraux d'administration, intérêts et amortissement.

Les dépenses faites pour lesdits travaux et fournitures seront, après vérification par la commission des comptes, ajoutées, mais seulement pour l'exercice du droit de partage des bénéfices et jusqu'à concurrence d'une somme de 3.502 fr. 46 au compte général de premier établissement des lignes du réseau algérien, conformément à la convention du 1er mai 1863, approuvée par les loi et décret du 11 juin suivant et à l'article 5 du décret du 20 septembre 1863.

(N° 237)

[24 décembre 1897]

Décret du Président de la République française, portant ce qui suit :

Sont approuvés les travaux à exécuter et les dépenses à faire, par la compagnie des chemins de fer de Bône-Guelma et prolon-

gements, pour l'installation d'une nouvelle voie de garage au kilomètre 7.870 de la ligne de Souk-Ahras à Tébessa.

Les dépenses résultant de l'exécution de ce projet seront imputées sur le cempte de 2.000.000 de francs ouvert, conformément à l'article 6 de la convention du 23 mai 1885, approuvée par la loi du 28 juillet suivant, pour travaux complémentaires, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte et dans la limite d'une somme de 5.060 francs, y compris une majoration de 460 francs pour frais généraux et intérêts.

(N° 238)

[24 décembre 1897]

Décret du Président de la République française, portant ce qui suit :

Sont approuvés les travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, sur son réseau algérien, conformément au projet ci-après :

Ligne de Philippeville à Constantine :

Projet d'établissement d'un pont à bascule de 25 tonnes à la gare de Condé-Smendou, présenté le 17 août 1867, avec un détail estimatif montant à 4.330 francs, y compris une majoration de 460 francs pour frais généraux, intérêts et amortissement.

Les dépenses faites pour l'exécution de ce projet seront, après vérification par la commission des comptes, ajoutées, mais seulement pour l'exercice du droit de partage des bénéfices et jusqu'à concurrence d'une somme de 4.330 francs au compte général de premier établissement des lignes du réseau algérien, conformément aux dispositions de la convention du 1er mai 1863, approuvée par les loi et décret du 11 juin suivant, et à l'article 5 du décret du 20 septembre 1863.

(N° 239)

[24 décembre 1897]

Décret du Président de la République française, portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de rectification de la route départementale n° 27, du Jura, de Champagnole à Mouthe, entre l'origine du chemin de grande communication n° 17 et le village des Planches-en-Montagnes, à exécuter suivant la direction générale indiquée par une ligne rouge sur le plan général visé par l'agent voyer en chef, le 2 janvier 1896, lequel plan restera annexé au présent décret;

2° Il est pris acte de la délibération du conseil municipal de la commune des Planches, en date du 7 octobre 1897;

3° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de cette entreprise en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

4° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux n'ont pas été accomplies dans le délai de cinq ans, à dater du présent décret.

(N° 240)

[24 décembre 1897]

Décret du Président de la République française, portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour la consolidation du barrage du réservoir de Grosbois (Côte-d'Or), par l'établissement d'un contre-réservoir en aval, conformément à l'avant-projet dressé par les ingénieurs du canal de Bourgogne, à la date des 5-22 février 1897, et à l'avis du conseil général des ponts et chaussées en date du 8 avril 1897 ;

2° La dépense, évaluée à 900.000 francs, sera imputée sur les ressources inscrites annuellement à la deuxième section du budget du ministère des travaux publics pour l'établissement et l'amélioration des canaux de navigation ;

3° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux n'ont pas été accomplies dans un délai de cinq ans à partir du jour de sa promulgation.

(N° 241)

[24 décembre 1897]

Décret du Président de la République française, portant ce qui suit:

1° Est déclarée d'utilité publique la rectification de la route nationale n° 59, dans la côte de Gemaingoutte (Vosges), suivant la direction générale indiquée par un trait rouge sur le plan général visé par l'ingénieur en chef, le 16 avril 1896, lequel plan restera annexé au présent décret.

L'ancienne direction de la route sera déclassée du jour où la nouvelle route aura été livrée à la circulation sur tout son parcours, et elle sera remise à la commune de Gemaingoutte pour recevoir l'affectation indiquée dans la délibération du conseil municipal de ladite commune, en date du 26 novembre 1896;

2° La dépense, évaluée à 32.500 francs, sera imputée sur les fonds inscrits annuellement au budget du ministère des travaux publics pour les rectifications des routes nationales ;

3° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution des travaux en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

4° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux n'ont pas été accomplies dans le délai de cinq ans à dater du présent décret.

(N° 242)

[7 avril 1898]

Décret déclarant d'utilité publique le chemin de fer aérien, reliant la mine de fer de Frouard aux hauts-fourneaux du même nom de la société des forges et fonderies de Montataire, sur le territoire de la commune de Frouard.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique le chemin de fer aérien reliant la mine de fer de Frouard aux hauts-fourneaux du même nom, de la société des forges et fonderies de Montataire, sur le territoire de la commune de Frouard.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit chemin de fer ne sont pas accomplies dans le délai de dix-huit mois à partir du présent décret.

Art. 2. — La société des forges et fonderies de Montataire est autorisée à construire ce chemin de fer à ses frais, risques et périls, suivant le tracé indiqué au plan ci-dessus visé et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges, également ci-dessus visé.

Les susdits plan et cahier des charges resteront annexés au présent décret.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE I.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le chemin de fer aérien qui fait l'objet du présent cahier des charges partira de l'entrée de la mine de Frouard et aboutira au pied des hauts-fourneaux.

Il sera établi conformément aux indications du plan d'ensemble présenté, à la date du 15 avril 1897, par M. Rebuffet, directeur des usines de Frouard, au nom de la société des forges et fonderies de Montataire.

Art. 2. — Aucun travail ne pourra être entrepris pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances qu'avec l'autorisation de l'administration supérieure.

A cet effet, les projets de tous les travaux à exécuter seront dressés en double expédition et soumis à l'approbation du Ministre, qui prescrira, s'il y a lieu, telles modifications que de droit.

L'une de ces expéditions sera remise à la société avec le visa du Ministre, l'autre demeurera entre les mains du Ministre.

Avant, comme pendant l'exécution, la société aura la faculté de proposer aux projets approuvés les modifications qu'elles jugerait utiles: mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation de l'administration supérieure.

Art. 3. — La société n'emploiera dans l'exécution des ouvrages que des matériaux de bonne qualité; elle sera tenue de se conformer à toutes les règles de l'art, de manière à obtenir une construction parfaitement solide. Tous les aqueducs, ponceaux, ponts et viaducs à construire à la rencontre des cours d'eau, de chemins publics ou particuliers, seront en maçonnerie ou en fer, sauf les cas d'exception qui pourraient être admis par l'administration supérieure.

Art. 4. — Le chemin de fer aérien sera séparé des propriétés riveraines par des murs, haies ou toute autre clôture dont le mode et la disposition seront agréés par le préfet, sous réserve de l'approbation ministérielle.

La société pourra, en vertu des articles 20 et 22 de la loi du 11 juin 1880, être dispensée par le préfet, sous réserve de l'approbation ministérielle, de poser des clôtures sur tout ou partie de la voie, mais elle devra fournir des justifications spéciales pour être dispensée d'en établir:

1° Dans la traversée des lieux habités;

2° Dans les parties contiguës à des chemins publics;

3° Sur 10 mètres de longueur au moins de chaque côté des traversées de chemins.

Art. 5. — Les travaux seront exécutés sous le contrôle et la surveillance de l'administration.

Ils seront conduits de manière à nuire le moins possible à la liberté et à la sûreté de la circulation.

Les chantiers ouverts sur le sol des voies publiques seront éclairés et gardés pendant la nuit.

Art. 6. — Lorsque les travaux seront terminés, il sera procédé à la reconnaissance de ces travaux par un ou plusieurs commissaires que le Ministre désignera.

Sur le vu du procès-verbal de cette reconnaissance, le Ministre autorisera, s'il y a lieu, la mise en marche du transporteur aérien.

Art. 7. — Immédiatement après l'achèvement des travaux, et au plus

tard six mois après la mise en exploitation de la ligne, la société fera faire à ses frais un bornage contradictoire avec chaque propriétaire riverain, en présence d'un représentant de l'administration, ainsi qu'un plan cadastral du transporteur et de ses dépendances.

Elle fera dresser également à ses frais et contradictoirement avec les agents désignés par le préfet un état descriptif de tous les ouvrages d'art qui auront été exécutés, ledit état accompagné d'un atlas contenant les dessins cotés de tous les ouvrages.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral, de l'état descriptif et de l'atlas, sera dressée aux frais du concessionnaire et déposée aux archives de la préfecture. Les terrains acquis par le concessionnaire, postérieurement au bornage général, en vue de satisfaire aux besoins de l'exploitation, et qui, par cela même, deviendront partie intégrante du transporteur aérien, donneront lieu, au fur et à mesure de leur acquisition, à des bornages supplémentaires et seront ajoutés sur le plan cadastral; addition sera également faite sur l'atlas de tous les ouvrages d'art exécutés postérieurement à sa rédaction.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Art. 8. — Le chemin de fer aérien et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état, de manière que la circulation y soit facile et sûre. Si, par suite de défaut d'entretien ou pour toute autre cause, l'exploitation venait à présenter certains dangers, le Ministre pourra interdire la circulation des bennes jusqu'à ce que la ligne ait été remise en état et que toute cause de danger ait disparu.

Dans le cas où la facilité ou la sécurité de la circulation sur les voies publiques ainsi que le libre écoulement des eaux viendraient à être compromis, le Ministre pourra y pourvoir d'office aux frais de la société.

Le montant des avances faites sera recouvré au moyen de rôles que le préfet rendra exécutoires.

Art. 9. — La société sera tenue de prendre toutes les mesures qui pourront lui être prescrites par le préfet sous l'autorité du Ministre pour assurer la sécurité.

TITRE III.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 10. — Dans le cas où le Gouvernement, le département ou les communes ordonneraient ou autoriseraient la construction de routes

nationales, départementales ou vicinales, de chemins de fer ou de canaux ou de toutes autres installations d'utilité générale qui traverseraient la ligne, la société ne pourra s'opposer à ces travaux, mais toutes les dispositions nécessaires seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service du chemin de fer aérien ni aucuns frais pour la société.

Art. 11. — Pendant toute la durée de l'existence du chemin de fer sur les terrains dépendant du canal de la Marne au Rhin, la société payera une redevance annuelle au Trésor.

Art. 12. — Il est interdit à la société d'établir sur les chemins de fer aériens un service public de transports.

Art. 13. — Les frais de visite, de surveillance et de reconnaissance des travaux, et de surveillance de l'exploitation seront supportés par la société, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

Art. 14. — Les frais d'enregistrement du présent cahier des charges seront supportés par la société.

Frouard, le 10 mars 1898.

(N° 243)

[25 avril 1898]

Décret modifiant le tracé de la ligne de tramway de Chabeuil à Sainte-Eulalie-en-Royans et prorogeant le délai fixé pour les expropriations de la ligne de Bourg-de-Péage à Sainte-Eulalie-en-Royans.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est modifié, conformément au plan d'ensemble ci-dessus visé, le tracé de la ligne de tramway de Chabeuil à Sainte-Eulalie-en-Royans, dans la traversée de Bourg-de-Péage, entre la gare de cette localité et le point kilométrique 0,643.

Le plan susvisé du nouveau tracé restera annexé au présent décret.

Art. 2. — Est prorogé, jusqu'au 30 octobre 1899, le délai fixé pour les expropriations de la ligne de Bourg-de-Péage à Sainte-Eulalie-en-Royans.

(N° 244)

[25 avril 1898]

Décret approuvant un avenant à la convention du 2 avril 1892, approuvée par décret du 6 octobre 1892, en vue de la substitution de la voie de 60 centimètres à la voie de 1 mètre et de la modification du tracé de la ligne de tramway de Chambéry à Challes-les-Eaux.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est approuvé l'avenant à la convention du 2 avril 1892, approuvée par le décret ci-dessus visé du 6 octobre 1892, passé, le 1er avril 1898, entre le préfet de la Savoie, agissant au nom du département, et M. Grosset, et ayant pour objet la modification du cahier des charges annexé au décret ci-dessus visé du 6 octobre 1892, en vue de la substitution de la voie de 60 centimètres à la voie de 1 mètre et de la modification du tracé de la ligne de tramway de Chambéry à Challes-les-Eaux, avec embranchement sur Leysse.

Ledit avenant et le plan d'ensemble ci-dessus visé du nouveau tracé resteront annexés au présent décret.

AVENANT

A LA CONVENTION DU 2 AVRIL 1892.

L'an 1898, le 1er avril,
Entre les soussignés :
M. du Grosriez, préfet du département de la Savoie, agissant au nom et pour le compte dudit département, en vertu :
1° De la loi du 11 juin 1880, sur les chemins de fer d'intérêt local et les tramways ;

2° Du décret du 6 août 1881, portant règlement d'administration publique pour l'application de la loi du 11 juin 1880 ;

3° Des délibérations du conseil général de la Savoie, en date des 21 août 1895, 14 avril 1896 et 20 août 1896, 27 avril 1897 et 17 août 1897 ;

4° Des délibérations de la commission départementale, en date des 15 octobre 1895, 21 janvier 1896, 13 avril 1896, 15 juin 1897 et 16 novembre 1897 ;

Et M. Philippe Grosset, demeurant à Genève, place du Port, n° 1. agissant en son nom personnel, par suite du désistement régulier de M. Bastin et de la renonciation consentie par M. Favre, par acte notarié du 13 novembre 1892, à tous les droits attachés à la rétrocession du tramway de Chambéry à Challes-les-Eaux, avec embranchement sur le village de Leysse ;

Il a été convenu que les modifications suivantes seraient apportées aux articles 2, 4, 5, paragraphe 1er, 7, paragraphe 1er, 10, 11, paragraphes 2 et 3, 11 *bis*, 14, 15, paragraphe 1er, et 24, paragraphe 1er, du cahier des charges annexé à la convention du 2 avril 1892.

Art. 2. — Le paragraphe 1er remplacé par la rédaction suivante:

« La ligne principale s'étendra de Chambéry (gare Paris-Lyon-Méditerranée) à Challes-les-Eaux et empruntera les voies publiques ci-après :

« 1° La rue Sommeiller, depuis la gare Paris-Lyon-Méditerranée jusqu'au pont du Reclus ;

« 2° Les boulevards du Musée et de la Colonne, depuis le point terminus de la voie du tramway de Chambéry à la Motte-Servolex jusqu'au chemin de la Salle d'Asile ;

« 3° Le chemin de la Salle d'Asile ;

« 4° La route nationale n° 201, depuis l'embranchement du chemin de la Salle-d'Asile jusqu'à la place d'Italie, à Chambéry ;

« 5° La route nationale n° 6, depuis la place d'Italie jusqu'à Challes-les-Eaux. »

Le paragraphe 2 (embranchement sur Leysse) maintenu sans modification.

Art. 4. — Remplacé par la rédaction suivante :

« La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails sera de 60 centimètres.

« La largeur des locomotives et des caisses des véhicules, ainsi que de leur chargement, ne dépassera pas 1m,75, et la largeur du matériel roulant, y compris toutes saillies, notamment celles des marchepieds latéraux, restera inférieure à 2 mètres ; la hauteur du matériel roulant au-dessus des rails sera au plus de 2m,80.

« Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entrevoie mesurée entre les bords extérieurs des rails sera de 1m,85.

Art. 5. — Le paragraphe 1er remplacé par la rédaction suivante :

« Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 17m,50. »

Le reste de l'article conservé sans modification.

Art. 7. — Le paragraphe 1er remplacé par la rédaction suivante :

« Si la voie ferrée est établie sur un accotement qui, tout en restant accessible aux piétons, sera interdit aux voitures ordinaires, elle reposera sur une couche de ballast exclusivement composé de pierres cassées à l'anneau de 6 centimètres, d'au moins 1m,60 de largeur et d'au moins 35 centimètres d'épaisseur totale, qui sera arasée de niveau avec la surface de l'accotement relevé en forme de trottoir. »

Art. 10. — Remplacé par la rédaction suivante :

« Les voies devront être établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

« Les rails seront en acier et du poids de 13 kilogrammes au moins par mètre courant; ils seront posés sur traverses et munis de contre-rails sur les sections où la voie devra être encadrée dans un pavage.

« La section transversale des rails et contre-rails, les dimensions et le mode d'attache des éclisses, le mode d'attache des rails sur les traverses et les dimensions de ces dernières seront, avant tout commencement d'exécution, soumis à l'approbation du préfet. »

Art. 11. — Le paragraphe 1er conservé sans modification.

Les paragraphes 2 et 3 remplacés par la rédaction suivante :

« Le nombre et l'emplacement des gares, stations et haltes seront arrêtés lors de l'approbation des projets définitifs. Il est toutefois entendu, dès à présent, qu'il sera établi :

« Des stations pour le service des voyageurs et des marchandises à Chambéry, à Challes-les-Eaux et à Leysse ;

« Et des haltes pour le service des voyageurs :

« 1° Au carrefour de la place d'Italie ;

« 2° Au pont de la Garatte ;

« 3° A la Trousse, à la jonction de l'embranchement de Leysse ;

« 4° Au droit de l'embranchement du chemin qui dessert le hameau du Mollard, à la Ravoire. »

Art. 11 *bis*. — Remplacé par la rédaction suivante :

« Dans le cas où la construction d'un réseau de tramways desservant Aix-les-Bains, Le Bourget, Yenne et Saint-Genix, rendrait nécessaire l'établissement à la gare de Chambéry (du réseau Paris-Lyon-Méditerranée) de moyens de transbordement commodes pour les voyageurs et les marchandises, le concessionnaire sera tenu de supporter une partie des dépenses que cette opération entraînerait au prorata du développement total de la ligne qui fait l'objet de la présente concession. »

Art. 14. — Remplacé par la rédaction suivante :

« Le nombre minimum des voyages qui devront être faits tous les jours dans chaque sens est fixé ainsi qu'il suit :

« Du 15 avril au 15 octobre ;

« De Chambéry à Challes, quatre ;

« De Chambéry à Leysse, trois.

« Du 15 juin au 15 septembre :

« De Chambéry à Challes, six ;

« De Chambéry à Leysse, trois.

« Le concessionnaire pourra même être autorisé à supprimer complètement le service du 15 octobre au 15 avril. Cette suppression sera prononcée par le préfet, le concessionnaire entendu. »

Art. 15. — Le paragraphe 1er remplacé par la rédaction suivante :

« Les trains se composeront de quatre voitures au plus, et leur longueur totale ne dépassera pas 30 mètres. »

Le paragraphe 2 conservé sans modification.

Art. 24. — Le paragraphe 1er remplacé par la rédaction suivante :

« Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de 10 kilogrammes n'aura à payer, pour le port de ce bagage, aucun supplément du prix de sa place. »

Les paragraphes 2 et 3 conservés sans modification.

(N° 245)

[25 avril 1898]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans les départements de la Loire et du Rhône, d'une ligne de tramway entre Viricelles-Chazelles (Loire) et Saint-Symphorien-sur-Coise (Rhône).

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans les départements de la Loire et du Rhône, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'une ligne de tramway à traction électrique, destinée au transport des voyageurs et des marchandises, entre Viricelles-Chazelles (Loire) et Saint-Symphorien-sur-Coise (Rhône).

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans le délai de deux ans à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — Les départements de la Loire et du Rhône sont autorisés à pourvoir à la construction et à l'exploitation de la

ligne de tramway dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880, conformément aux clauses et conditions des cahiers des charges ci-dessus visés.

Art. 3. — Sont approuvées les conventions passées, les 5 et 6 avril 1898, entre les préfets de la Loire et du Rhône, au nom des départements, et M. Durand, pour la rétrocession du tramway susmentionné, conformément aux conditions des cahiers des charges annexés à ces conventions.

Lesdites conventions, ainsi que les cahiers des charges et le plan d'ensemble ci-dessus visés, resteront annexés au présent décret.

Département de la Loire.

CONVENTION.

L'an 1898 et le 5 avril,

Entre:

M. Grimanelli, officier de la Légion d'honneur, préfet du département de la Loire, agissant en vertu:

1° De la loi du 10 août 1871;

2° De la loi du 11 juin 1880;

3° Des délibérations du conseil général du département de la Loire, des 24 avril 1895, 15 avril 1896 et 29 avril 1897,

D'une part;

Et M. B. Durand, demeurant à Lyon, rue Président-Carnot, n° 9,

D'autre part;

Il a été convenu et arrêté ce qui suit:

Art. 1er. — Le département de la Loire s'engage à demander dès à présent à l'État la concession de la construction et de l'exploitation d'une ligne de tramway entre Viricelles-Chazelles (département de la Loire) et Saint-Symphorien-sur-Coise (département du Rhône), pour la partie située sur le territoire du département de la Loire.

Art. 2. — Le département de la Loire s'engage à rétrocéder cette concession à M. Durand, qui de son côté s'engage par la présente convention, à accepter cette rétrocession, à exécuter les travaux et à faire l'exploitation sans subvention ni garantie d'intérêts, comme substitué aux droits et obligations du département, tels qu'ils sont établis dans un cahier des charges dressé en conformité du type annexé au décret du 6 août 1881 et joint à la présente convention.

Dans ce cahier des charges, il est dérogé au type pour les articles suivants : 3, 6, 7, 11, 23, 24, 27, 30, 32, 38 et 39.

Art. 3. — Avant la signature de l'acte de concession, M. Durand déposera à la Caisse des dépôts et consignations la somme de 5.000 francs, en numéraire ou en rentes sur l'État, calculée conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du Trésor, avec transfert, au profit de ladite caisse, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

Les quatre cinquièmes en seront rendus au rétrocessionnaire par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après l'expiration de la concession.

Art. 4. — Le rétrocessionnaire devra faire élection de domicile à Saint-Étienne.

Dans le cas où il ne l'aurait pas fait, toutes notifications à lui adressées seront valables lorsqu'elles seront faites au secrétariat général de la préfecture de la Loire.

Art. 5. — Le directeur et le personnel du tramway concédé seront de nationalité française.

Art. 6. — Pour l'exécution des travaux et l'exploitation du tramway, M. B. Durand devra, dans les six mois à dater du décret d'utilité publique, constituer une société anonyme, suivant les formes prévues par la loi du 24 juillet 1867.

Ladite société sera substituée au concessionnaire et deviendra solidairement responsable, avec lui, des engagements contractés envers le département de la Loire.

Art. 7. — Les frais de timbre, d'enregistrement et d'expédition, d'impression et autres auxquels la présente convention et le cahier des charges pourront donner lieu, seront supportés par M. B. Durand.

Fait à Saint-Étienne, le 5 avril 1898.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE I.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — La ligne de tramway qui fait l'objet du présent cahier des charges est destinée au transport des voyageurs et des marchandises.

La traction aura lieu par l'électricité avec ligne aérienne.

Art. 2. — La ligne aura son origine dans le département de la Loire, à la gare de Viricelles-Chazelles, et empruntera les voies publiques ci-après désignées :

1° Dans le département de la Loire : le chemin d'accès reliant la route départementale n° 1 *bis* à la gare de Viricelles-Chazelles, la route départementale n° 1 *bis* jusqu'à Chazelles-sur-Lyon, puis le chemin de grande communication n° 11 (de Chazelles-sur-Lyon à Saint-Symphorien-sur-Coise) jusqu'à la limite du département du Rhône;

2° Dans le département du Rhône : le chemin de grande communication n° 2 depuis la limite du département de la Loire jusqu'à Saint-Symphorien-sur-Coise.

Art. 3. — Les projets d'exécution seront présentés dans un délai de trois mois à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique.

Les travaux devront être commencés dans un délai de six mois à partir de l'approbation des projets d'exécution. Ils seront poursuivis et terminés de telle façon que la ligne entière puisse être livrée à l'exploitation dans un délai de dix-huit mois à partir de la même date.

Art. 4. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1 mètre.

La largeur des voitures automobiles et des caisses des véhicules, ainsi que de leur chargement, ne dépassera pas 2 mètres, et la largeur du matériel roulant, y compris toutes saillies, notamment celle des marchepieds latéraux, restera inférieure à 2 mètres; la hauteur du matériel roulant au-dessus des rails sera au plus de 3m,50.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera telle qu'un espace libre de 50 centimètres sera maintenu entre les parties les plus saillantes de deux voitures de tramways qui se croisent.

Art. 5. à 11. — *Comme au type.*

Art. 11. — Les voitures devront s'arrêter à des points fixes.

Le nombre et l'emplacement de ces points, gares, stations et haltes seront arrêtés lors de l'approbation des projets définitifs. Il est toutefois entendu dès à présent qu'il sera établi des stations ou des haltes pour le service des voyageurs, suivant les indications ci-après ;

1° Dans le département de la Loire : au croisement du chemin d'accès de la gare de Viricelles-Chazelles avec la route départementale; dans la traverse de Chazelles-sur-Lyon;

2° Dans le département du Rhône : dans la traverse de Saint-Symphorien-sur-Coise.

Le reste comme au type (*).

(*) Voir le type *Ann.* 1882, p. 292; et *Journal Officiel*, du 5 mai 1898.

Département du Rhône.

CONVENTION.

L'an 1898, et le 6 avril,

Entre : M. G. Rivaud, commandeur de la Légion d'honneur, officier de l'instruction publique, préfet du département du Rhône, agissant en vertu :

1° De la loi du 10 août 1871 ;

2° De la loi du 11 juin 1880 ;

3° De la délibération du conseil général du département du Rhône, en date du 24 août 1896 ;

4° De la délibération du conseil général du Rhône, en date du 7 août 1897,

D'une part ;

Et M. Durand, demeurant à Lyon, rue Président-Carnot, n° 9,

D'autre part ;

Il a été convenu et arrêté ce qui suit :

Art. 1er. — Le département du Rhône s'engage à demander, dès à présent, à l'État, la concession de la construction et de l'exploitation d'une ligne de tramway entre Viricelles-Chazelles (département de la Loire) et Saint-Symphorien-sur-Coise (département du Rhône), pour la partie située sur le territoire du département du Rhône).

Art. 2. — Le département du Rhône s'engage à rétrocéder cette concession à M. Durand qui, de son côté, s'engage par la présente convention à accepter cette rétrocession, à exécuter les travaux et à faire l'exploitation, sans subvention ni garantie d'intérêts, comme substitué aux droits et obligations du département, tel qu'ils sont établis dans un cahier des charges dressé en conformité du type annexé au décret du 6 août 1881 et joint à la présente convention.

Dans ce cahier des charges, il est dérogé au type pour les articles suivants : 3, 6, 7, 11, 23, 24, 27, 30, 32, 38 et 39.

Art. 3. — Le département du Rhône s'engage à procéder à l'élargissement, à ses frais, du chemin de grande communication n° 2, sur le territoire du département du Rhône. Cet élargissement sera opéré de façon à donner au chemin une largeur totale de 10 mètres.

Art. 4. — Avant la signature de l'acte de concession, M. Durand déposera à la Caisse des dépôts et consignations la somme de 5.000 francs en numéraire ou en rentes sur l'État, calculée conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du Trésor, avec transfert, au profit de ladite caisse, de celle de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

Les quatre cinquièmes en seront rendus au rétrocessionnaire par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après l'expiration de la concession.

Art. 5. — Le rétrocessionnaire devra faire élection de domicile à Lyon.

Dans le cas où il ne l'aurait pas fait, toutes notifications à lui adressées seront valables lorsqu'elles seront faites au secrétariat général de la préfecture du Rhône.

Art. 6. — Le directeur et le personnel du tramway concédé seront de nationalité française.

Art. 7. — Pour l'exécution des travaux et l'exploitation du tramway, M. Durand devra, dans les six mois à dater du décret d'utilité publique, constituer une société annoyme, suivant les formes prévues par la loi du 24 juillet 1867.

Ladite société sera substituée au concessionnaire et deviendra solidairement responsable, avec lui, des engagements contractés envers le département du Rhône.

Art. 8. — Les frais de timbre, d'enregistrement et d'expédition, d'impression et autres auxquels la présente convention et le cahier des charges pourront donner lieu, seront supportés par M. Durand.

Fait à Lyon, les jour, mois et ans que dessus.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE I.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — La ligne de tramway qui fait l'objet du présent cahier des charges est destinée au transport des voyageurs et des marchandises.

La traction aura lieu par l'électricité avec ligne aérienne.

Art. 2. — La ligne aura son origine dans le département de la Loire, à la gare de Viricelles-Chazelles, et empruntera les voies publiques ci-après désignées : 1° dans le département de la Loire, le chemin d'accès reliant la route départementale n° 1 *bis* à la gare de Viricelles-Chazelles, la route départementale n° 1 *bis* jusqu'à Chazelles-sur-Lyon, puis le chemin de grande communication n° 11 (de Chazelles-sur-Lyon à Saint-Symphorien-sur-Coise) jusqu'à la limite du département du Rhône; 2° dans le département du Rhône, le chemin de grande communication n° 2, depuis la limite du département de la Loire jusqu'à Saint-Symphorien-sur-Coise.

Art. 3. — Les projets d'exécution seront présentés dans un délai de trois mois à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique.

Les travaux devront être commencés dans un délai de six mois à partir de l'approbation des projets d'exécution. Ils seront poursuivis et terminés de telle façon que la ligne puisse être livrée à l'exploitation dans un délai de dix-huit mois à partir de la même date.

Art. 4. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1 mètre.

La largeur des voitures automobiles et des caisses des véhicules, ainsi que de leur chargement, ne dépassera pas 2 mètres, et la largeur du matériel roulant, y compris toutes saillies, notamment celle des marchepieds latéraux, restera inférieure à 2 mètres ; la hauteur du matériel roulant au-dessus des rails sera au plus de 3m,50.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera telle qu'un espace libre de 50 centimètres sera maintenu entre les parties les plus saillantes de deux voitures de tramways qui se croisent.

Art. 5 à 11. — *Comme au type.*

Art. 11. — Les voitures devront s'arrêter à des points fixes.

Le nombre et l'emplacement de ces points : gares, stations et haltes seront arrêtés lors de l'approbation des projets définitifs. Il est toutefois entendu dès à présent qu'il sera établi des stations ou des haltes pour le service des voyageurs, suivant les indications ci-après :

1° Dans le département de la Loire : au croisement du chemin d'accès de la gare de Viricelles-Chazelles avec la route départementale; dans la traverse de Chazelles-sur-Lyon ;

2° Dans le département du Rhône : dans la traverse de Saint-Symphorien-sur-Coise.

Le reste comme au type (*).

(N° 246)

[25 avril 1898]

Décret autorisant le prolongement du tramway de Saumur à Saint-Florent jusqu'au dépôt de la gare d'Orléans.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . .

(*) Voir le type *Ann.* 1882, p. 292 ; et *Journal Officiel*, du 5 mai 1898.

Le conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique, dans le département de Maine-et-Loire, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, le prolongement de la ligne de tramway de Saumur à Saint-Florent, entre la station de la Croix-Verte et le dépôt de la gare d'Orléans.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires pour l'exécution des travaux ne sont pas accomplies dans le délai d'un an à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — La ville de Saumur est autorisée à pourvoir à la construction et à l'exploitation du prolongement dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1883 et du cahier des charges annexé au décret susvisé du 8 janvier 1896.

Art. 3. — Est approuvé l'avenant à la convention du 14 novembre 1895, passé, le 30 octobre 1897, entre le maire de Saumur, au nom de la ville, et la compagnie française des voies ferrées économiques, pour la rétrocession du tramway susmentionné. Ledit avenant et le plan d'ensemble ci-dessus visé resteront annexés au présent décret.

AVENANT

AU TRAITÉ DE RÉTROCESSION DU 14 NOVEMBRE 1895 CONCERNANT LE RÉSEAU DE TRAMWAYS DE LA VILLE DE SAUMUR ET DE SA BANLIEUE.

Entre les soussignés :

1° M. le Dr Peton, maire de la ville de Saumur, agissant au nom et pour le compte de cette ville, en vertu d'une délibération du conseil municipal de Saumur, du 12 juin 1897,

D'une part ;

2° La compagnie française des voies ferrées économiques, société anonyme au capital de 5 millions de francs, dont le siège est à Paris, 3, rue Lafayette, représentée au présent par M. Alfred Joubert, propriétaire, avenue de Messine, 4, à Paris, administrateur de ladite compagnie, agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par délibération du conseil d'administration en date du 28 octobre 1897,

D'autre part ;

Il a été convenu ce qui suit :

La ville de Saumur est en instance pour obtenir de l'État la concession d'un prolongement de la ligne de Saumur (gare d'Orléans) à Saint-

Hilaire-Saint-Florent, depuis la gare d'Orléans jusqu'à l'emplacement choisi pour le dépôt, ledit prolongement empruntant la route nationale n° 152 sur une longueur d'environ 500 mètres.

La ville de Saumur s'engage, dans le cas où cette concession lui serait accordée, à rétrocéder ledit prolongement à la compagnie française des voies ferrées économiques, qui l'accepte.

Cette rétrocession, qui n'aura d'effet qu'en vertu du décret à intervenir approuvant le présent traité, est faite à toutes les clauses et aux conditions du traité du 14 novembre 1895 et du cahier des charges qui y est annexé.

Elle prendra fin en même temps que la concession faite à la ville de Saumur par le décret du 8 janvier 1896.

Aucun nouveau cautionnement ne sera exigé de la compagnie rétrocessionnaire.

Fait et signé en double original, à Saumur, le 30 octobre 1897.

(N° 247)

[25 octobre 1898]

Décret fixant le traitement des sous-ingénieurs des ponts et chaussées.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Le traitement des sous-ingénieurs des ponts et chaussées est fixé à la somme de 4.200 francs.

Art. 2. — Cette disposition aura son effet à partir du 1er juillet 1898.

Art. 3. — Le Ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

(N° 248)

[25 octobre 1898]

Décret fixant les traitements des conducteurs des ponts et chaussées.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Les traitements des conducteurs des ponts et chaussées, non compris les indemnités de résidence qui peuvent leur être accordées par le Ministre des travaux publics, sont fixées comme il suit :

Conducteurs principaux, 4.200 francs, 3.800 francs, 3.400 francs ;

Conducteurs de 1re classe, 3.000 francs ;

Conducteurs de 2e classe, 2.600 francs ;

Conducteurs de 3e classe, 2.200 francs ;

Conducteurs de 4e classe, 1.900 francs.

Le Ministre des travaux publics détermine l'effectif des conducteurs des diverses classes dans la mesure des ressources budgétaires et en répartissant les agents dans chaque classe d'après les proportions suivantes de l'effectif total :

Conducteurs principaux, au plus 4/15 ;

Conducteurs de 1re classe, au plus 3/15 ;

Conducteurs de 2e classe, au plus 3/15 ;

Conducteurs de 3e classe, au plus 3/15 ;

Conducteurs de 4e classe, au moins 2/15.

Pour obtenir une élévation de classe, les conducteurs doivent compter au moins trois ans de services dans la classe immédiatement inférieure.

Art. 2. — Nul ne peut être nommé conducteur principal, s'il ne compte au moins trois ans de services en qualité de conducteur de 1re classe.

Le traitement de 3.800 francs ne peut être accordé qu'aux conducteurs principaux comptant au moins cinq ans de grade et vingt-cinq ans de services comme conducteur, et le traitement

de 4.200 francs qu'aux conducteurs principaux comptant au moins dix ans de grade et trente ans de services comme conducteur.

Art. 3. — Sont abrogées les dispositions des décrets susvisés contraires au présent décret.

Art. 4. — Le Ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, dont l'effet pourra remonter au 1er juillet 1898.

(N° 249)

[25 octobre 1898]

Décret fixant les traitements des contrôleurs des mines.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Les traitements des contrôleurs des mines, non compris les indemnités de résidence qui peuvent leur être allouées par le Ministre des travaux publics, sont fixés comme il suit :

Contrôleurs principaux, 4.200 francs, 3.800 francs, 3.400 francs;

Contrôleurs de 1re classe, 3.000 francs ;

Contrôleurs de 2e classe, 2.600 francs ;

Contrôleurs de 3e classe, 2.200 francs ;

Contrôleurs de 4e classe, 1.900 francs.

Le ministre des travaux publics détermine l'effectif des contrôleurs des mines des diverses classes dans la mesure des ressources budgétaires et en répartissant les agents dans chaque classe d'après les proportions suivantes de l'effectif total :

Contrôleurs principaux, au plus 4/15 ;

Contrôleurs de 1re classe, au plus 3/15 ;

Contrôleurs de 2e classe, au plus 3/15 ;

Contrôleurs de 3e classe, au plus 3/15 ;

Contrôleurs de 4e classe, au moins 2/15.

Pour obtenir une élévation de classe, les contrôleurs doivent

compter au moins trois ans de services dans la classe immédiatement inférieure.

Art. 2. — Nul ne peut être nommé contrôleur principal s'il ne compte au moins trois ans de services en qualité de contrôleur de 1re classe.

Le traitement de 3.800 francs ne peut être accordé qu'aux contrôleurs principaux comptant au moins cinq ans de grade et vingt-cinq ans de services comme contrôleur, et le traitement de 4.200 francs qu'aux contrôleurs principaux comptant au moins dix ans de grade et trente ans de services comme contrôleur.

Art. 3. — Sont abrogées les dispositions des décrets susvisés contraires au présent décret.

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT.

(N° 250)

[15 janvier 1897]

Cours d'eau. — Rivière d'Ourcq. — Ville de Paris. — Absence de curage et faucardement. — Dommages en résultant. — Responsabilité de la ville. — (Ville de Paris contre sieurs Lemoine, Beaufort et autres.)

La ville de Paris est tenue d'effectuer à ses frais le curage et le faucardement de la rivière de l'Ourcq.

Elle est responsable des dommages causés aux riverains de ce cours d'eau par les inondations provenant du défaut de curage et de faucardement.

Considérant qu'il résulte de la convention approuvée par l'ordonnance susvisée du 23 juin 1824 que la ville de Paris est tenue d'effectuer le curage et le faucardement de la rivière d'Ourcq; que jusqu'en 1879, elle a d'ailleurs fait exécuter ce travail, soit directement, soit par la compagnie à laquelle elle avait cédé ses droits et obligations; qu'elle a ainsi implicitement reconnu que le curage et le faucardement étaient à sa charge; qu'il suit de là qu'elle est tenue de réparer le dommage que leur inexécution a pu causer à des particuliers;

Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'on doit attribuer au défaut de curage et de faucardement de la rivière d'Ourcq les inondations qui ont endommagé les propriétés des sieurs Lemoine, Beaufort et autres, et que la ville n'établit pas qu'en fixant à la somme totale de 4.211 fr. 70 le montant des indemnités allouées à ces propriétaires, l'arrêté attaqué ait fait une inexacte appréciation de la réparation qui leur est due; qu'ainsi, sa requête doit être rejetée;

En ce qui touche les frais d'expertise et de tierce-expertise :

Considérant que, dans les circonstances de la cause, le conseil de préfecture a fait une juste répartition des frais dont s'agit... (Rejet.)

(N° 251)

[15 janvier 1897]

Cours d'eau non navigables ni flottables. — Canal de déversement creusé de main d'homme. — Curage. — Pouvoir du préfet. — Nécessité du curage. — (Sieur Caumont de la Force, dame de Raigecourt, sieurs Luppé et Garderon.)

La loi du 14 floréal an XI est applicable à un canal de déversement, creusé de main d'homme (*).

Si, en l'absence de règlements anciens et d'usages locaux, il n'appartient pas aux préfets de réglementer le curage des cours d'eau non navigables ni flottables, ils peuvent néanmoins, en vertu des pouvoirs qui leur sont conférés par la loi du 14 floréal an XI, prescrire par un arrêté spécial et temporaire, le curage de ces cours d'eau, toutes les fois qu'ils le jugent nécessaire.

La question de savoir s'il y a lieu d'ordonner le curage n'est pas de nature à être portée devant le conseil d'État par la voie contentieuse.

Considérant, qu'il résulte de l'instruction et notamment des plans produits et joints au dossier que le canal de Saint-Georges fait suite à la rivière de Liverne; qu'il recueille les eaux de ce cours d'eau et qu'il les déverse dans la Gironde; qu'ainsi ce canal a le caractère des cours d'eau au curage desquels la loi du 14 floréal an XI a eu pour effet de pourvoir, et que la circonstance que ce canal aurait été creusé de main d'homme et qu'il appartiendrait aux propriétaires de la Vergue, ne peut faire obstacle à l'application de ladite loi ;

Considérant d'autre part, que si, en l'absence de règlements anciens et d'usages locaux, il n'appartient pas aux préfets de réglementer le curage des cours d'eau non navigables ni flottables, ils peuvent néanmoins, en vertu des pouvoirs qui leur sont conférés par les lois des 12-20 août 1790 et 14 floréal an XI, prescrire, par un arrêté spécial et temporaire, le curage de ces cours d'eau, toutes les fois qu'ils le jugent nécessaire ;

(*) Rapp. 5 janv. 1883 : Thélolan (*Arr. du C. d'Ét.*, p. 3).

Considérant enfin que la question de savoir s'il y avait lieu d'ordonner le curage n'est pas de nature à être portée devant le conseil d'État par la voie contentieuse... (Rejet).

(N° 252)

[15 janvier 1897]

Travaux publics. — Décompte. — Chemins de fer. — (Sieur Crudenaire.)

Carrières. — Substitution de matériaux provenant d'une carrière non prévue à ceux de la carrière indiquée au devis, acceptée, mais non prescrite par les ingénieurs, sur la demande de l'entrepreneur sans qu'il ait même fait constater l'insuffisance de la carrière prévue au devis; pas d'indemnité.

Déblais jetés d'abord à la pelle, puis repris pour être chargés, alors qu'ils étaient inscrits à l'avant-métré comme devant être transportés directement en wagon : sujétion résultant du fait de l'entrepreneur ; pas d'indemnité.

Sujétions. — Augmentation du cube des emprunts attribuée à la direction donnée aux travaux. Rejet : l'entrepreneur pouvait exécuter son travail suivant les prévisions du projet, qu'il n'a modifiées que dans son intérêt personnel.

I. *En ce qui concerne le cube des déblais :*

Considérant que le sieur Crudenaire soutient qu'à raison de la direction donnée aux travaux il s'est vu dans l'obligation de mettre en dépôt une partie des déblais qui devaient être employés en remblais et d'augmenter, en conséquence, ses emprunts d'un cube de 1.220^m,30, dont il demande qu'il lui soit tenu compte ;

Mais considérant qu'il résulte de l'expertise que l'entrepreneur pouvait exécuter son travail suivant les prévisions du projet qu'il n'a modifié que dans son intérêt personnel ; que, par suite, c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté sa demande;

II. *En ce qui concerne la reprise des déblais :*

Considérant que l'article 99 du devis porte que « l'entrepreneur sera libre d'exécuter les transports suivant le mode qui lui

conviendra; mais les distances et le mode de transport prévus à l'avant-métré resteront la base du décompte définitif »;

Considérant qu'il n'est pas contesté que les déblais sur lesquels porte la réclamation étaient prévus au projet et inscrits à l'avant-métré comme devant être transportés en wagon; que, s'ils ont été jetés à la pelle d'abord, puis repris pour être chargés, cette circonstance n'est pas de nature à donner à l'entrepreneur le droit de réclamer un prix supérieur à celui du bordereau, celui-ci devant être appliqué à forfait à tous les terrassements prévus et comprenant implicitement toutes les sujétions pouvant résulter du mode adopté par l'entrepreneur à ses risques et périls pour effectuer ses transports; qu'il y a donc lieu, conformément aux conclusions du Ministre, d'annuler l'arrêté attaqué en tant qu'il a alloué, de ce chef, au sieur Crudenaire une indemnité de 2.320 fr. 50 et de rejeter, à plus forte raison, les conclusions de l'entrepreneur tendant à obtenir une allocation supplémentaire;

III. En ce qui concrrne le viaduc de la Brême :

Sur la demande d'indemnité pour changement de carrière:

Considérant que l'entrepreneur n'allègue même pas avoir fait constater l'insuffisance de la carrière prévue au devis; qu'il résulte de l'instruction que les ingénieurs n'ont pas prescrit de remplacer la pierre du mont Cléron par celle de Chassagne, mais seulement accepté la substitution proposée par le sieur Crudenaire; qu'ainsi ce dernier ne saurait se prévaloir de cette autorisation pour demander un supplément de prix...

L'indemnité de 2.320 fr. 50 (2e chef) est supprimée; Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire; Requête du sieur Crudenaire rejetée.

(N° 253)

[15 janvier 1897]

Travaux publics. — Décompte. — Génie. — Fort. — (Sieur Fortier.)

Fournitures commandées à des tiers. Préjudice allégué par l'entrepreneur. Rejet : ces fournitures rentrent dans la catégorie de celles pour lesquelles l'État s'était réservé le droit de passer des marchés particuliers.

Sujétions résultant de la direction donnée aux travaux de terrassement. Rejet : les officiers du génie n'ont fait qu'exercer les

droits à eux conférés par le cahier des clauses et conditions générales du 25 novembre 1876.

Interdiction d'employer le ciment de briques: droit du chef du génie; pas d'indemnité.

En ce qui concerne les terrassements :

Sur les conclusions du sieur Fortier tendant à obtenir une indemnité à raison du préjudice qui lui aurait été occasionné par la direction donnée aux travaux de terrassement :

Considérant qu'aux termes des articles 37 et 80 du cahier des clauses et conditions générales, l'entrepreneur devait se conformer aux ordres et instructions qui lui seraient donnés pour la marche à suivre dans l'exécution des travaux, et qu'il était tenu de faire transporter les terres aux lieux qui lui seraient indiqués; que les faits imputés par le requérant à l'administration rentraient dans l'exercice des droits conférés aux officiers du génie par les articles précités, et que les transports effectués ont été payés conformément aux prescriptions du marché; que, dans ces conditions, c'est à bon droit que la réclamation a été rejetée par le conseil de préfecture.

En ce qui concerne le ciment de briques :

Considérant qu'aux termes de l'article 91 du cahier des clauses et conditions générales, les résidus des fours à briques ne pourront être employés comme ciment que si le chef du génie l'autorise; que, dès lors, en admettant que l'administration ait interdit à l'entrepreneur l'emploi du ciment de briques qu'il avait sur ses chantiers et qui provenaient des déchets de four, le requérant n'est pas fondé à soutenir qu'il a été contrevenu aux stipulations du contrat et qu'il lui a été causé de ce chef un préjudice dont il lui serait dû réparation; que c'est donc avec raison que sa réclamation a été rejetée par le conseil de préfecture;

En ce qui concerne les fournitures faites par des tiers :

Considérant que l'entrepreneur s'est plaint de ce qu'en chargeant des tiers de certaines fournitures l'État lui aurait causé un préjudice dont il lui serait dû réparation ; mais considérant que les ouvrages et fournitures dont s'agit rentraient dans la catégorie de ceux pour lesquels l'État s'était réservé le droit de passer des marchés particuliers aux termes de l'article 8 du cahier des charges spéciales de l'entreprise ; que c'est donc avec raison que le conseil de préfecture a rejeté ce chef de réclamation... (L'État paiera au sieur Fortier la somme de 1.500 francs, avec intérêts à partir du 6 juillet 1885, capitalisés aux dates du

20 juillet 1886, 5 août 1887, 7 août 1888, 9 août 1889, 20 août 1890, 27 août 1891, 5 septembre 1892 et 31 janvier 1896 ; Surplus des conclusions du sieur Fortier rejeté.)

(N° 254)

[15 janvier 1897]

Travaux publics. — Honoraires d'experts. — Évaluation du conseil de préfecture contestée ; rejet. — (Sieur Yvert.)

CONSIDÉRANT qu'il résulte des pièces du dossier, notamment de l'examen même du rapport d'expertise, qu'en fixant à la somme de 8.585 fr. 45 le montant des frais et honoraires dus au sieur Yvert, dans l'instance engagée entre le sieur Malliary et l'État et relative au barrage de Champfleury, le vice-président du conseil de préfecture a fait une appréciation suffisante du travail effectué par cet expert ; que, dans ces conditions, c'est avec raison que le conseil de préfecture a, par l'arrêté attaqué, rejeté l'opposition formée devant lui contre l'arrêté du vice-président, qu'ainsi la requête du sieur Yvert fils doit également être rejetée... (Rejet avec dépens.)

(N° 255)

[15 janvier 1897]

Voirie (grande). — Rivières navigables. — Domaine public. — Plantations établies sur un terrain susceptible d'être recouvert par les eaux d'une rivière navigable coulant à pleins bords avant tout débordement : contravention ; condamnation à la suppression de ces plantations. — (Sieur Tostain.)

CONSIDÉRANT qu'il résulte des plans et profils produits à la suite de la vérification à laquelle il a été procédé en exécution de la décision ci-dessus visée du conseil d'État en date du 8 août 1895, que la limite du domaine public de la Maine sur les

berges des îles de la Haute-Chaîne et de la Poudrerie doit être fixée au niveau de 14m,40 :

Considérant que les terrains sur lesquels le sieur Tostain a exécuté un réservoir perreyé, une levée de terrain joignant les deux îles, ainsi que la plus grande partie des plantations et de la clôture entourant les îles, sont situés au-dessus de ce niveau et que, par suite, l'exécution de ces travaux ne constitue pas une contravention ; que seules les plantations et la portion de la clôture établie sur la portion sud-est de l'île de la Poudrerie, en dessous de la cote 14m,40, l'ont été sur le domaine public ; qu'il suit de là que l'arrêté attaqué doit être annulé dans celles de ses dispositions par lesquelles il a condamné le sieur Tostain à supprimer la totalité des ouvrages et plantations mentionnés dans le procès-verbal dressé contre lui et qu'il n'y a lieu de le condamner qu'à la suppression des plantations et de la portion de clôture placée en dessous du niveau 14m,40 et, par suite, de maintenir la condamnation du sieur Tostain aux dépens... (Le sieur Tostain est condamné à supprimer, dans le délai de deux mois à dater de la notification de la présente décision, la partie des plantations et de la clôture placée au-dessous du niveau 14m,40 sur la berge de l'île de la Poudrerie ; Arrêté annulé, en tant qu'il a condamné le sieur Tostain à enlever la totalité des ouvrages et plantations mentionnés dans le procès-verbal de contravention ; Surplus des conclusions de la requête rejeté.)

(N° 256)

[22 janvier 1897]

Travaux publics. — Dommages. — Adduction d'eaux. — Moulins. — Perte de force motrice. — Responsabilité. — Action en garantie. — Double degré de juridiction. — Frais d'expertise. — (Compagnie générale des Eaux et Ville de Rouen contre héritiers Caron.)

Perte de force motrice causée à des moulins par des travaux d'adduction d'eaux exécutés par une ville et la compagnie concessionnaire des eaux : allocation d'une indemnité supérieure à la dépense de l'entretien seulement et du fonctionnement d'une machine à vapeur suffisante pour remplacer la force hydraulique perdue.

Compensation de cette perte, en ce qui touche d'autres moulins, par l'adduction d'eaux nouvelles : pas d'indemnité.

Responsabilité. — Garantie. — Double degré de juridiction. — La ville ne peut se prévaloir, vis-à-vis des particuliers lésés, du traité qu'elle a passé avec la compagnie des Eaux, pour prétendre qu'elle est dégagée de toute responsabilité.

Elle peut exercer devant le conseil de préfecture une action en garantie contre la compagnie. — Mais, s'étant bornée à demander au conseil de préfecture de lui donner acte de ses réserves en ce qui touche cette action, elle ne peut saisir directement le conseil d'État.

Frais d'expertise mis en entier à la charge de la partie qui est condamnée, alors qu'elle n'a fait aucune offre.

Avance des frais d'expertise faite par la partie qui est déchargée de ces frais ; remboursement ordonné, avec intérêts des intérêts.

1re Esp. — Compagnie générale des Eaux et Ville de Rouen et héritiers Caron.

En ce qui concerne le dommage qui aurait été causé au moulin de Saint-Martin-du-Vivier :

Considérant que la ville de Rouen, ainsi qu'elle y a été autorisée par le décret du 10 août 1868, a dérivé de la rivière de Robec un volume d'eau de 140 litres par seconde ; qu'il résulte de l'instruction que des travaux entrepris par elle afin d'abaisser le point d'émergence de plusieurs sources, qui se déversent dans la rivière, en ont amélioré le débit au droit du moulin de Saint-Martin-du-Vivier, et que sur ce point le volume dérivé par la ville a été ainsi compensé par l'adduction d'eaux nouvelles ; qu'il suit de là que le moulin n'a subi aucune perte de force motrice et que les héritiers Caron ne sont pas fondés à soutenir que c'est à tort que le conseil de préfecture a rejeté leur demande d'indemnité relative à cette usine ;

En ce qui concerne les moulins de la Tuerie et de Saint-Maclou situés à Rouen :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que, si l'abaissement du point d'émergence de sources situées en amont du moulin de Saint-Martin-du-Vivier a pour effet d'accroître leur rendement, cette augmentation de débit a été obtenue en partie au détriment de sources situées en aval des premières, mais en amont des deux moulins de Rouen ; qu'au droit de ces usines les tra-

vaux de la ville n'ont pas eu pour effet d'amener dans la rivière des eaux nouvelles en quantité suffisante pour compenser entièrement la dérivation de 140 litres par seconde opérée par la ville, qu'ainsi c'est avec raison que l'arrêté attaqué a décidé que les deux moulins de Rouen ont subi une perte de force motrice ;

Considérant que le conseil de préfecture a évalué à 70 litres par seconde la quantité d'eaux dont ces deux usines ont été ainsi privées et qu'il a fixé à 72.000 francs l'indemnité à laquelle les héritiers Caron ont droit, pour les préjudices de toute nature qu'ils ont souffert; que ni la compagnie générale des Eaux, ni la ville de Rouen d'une part, ni les héritiers Caron, d'autre part, n'établissent qu'il ait été fait ainsi une inexacte appréciation de la réparation qui est due à ces propriétaires.

En ce qui concerne les intérêts... et les intérêts des intérêts...

En ce qui concerne les frais d'expertise :

Considérant que la compagnie générale des Eaux et la ville de Rouen n'ont fait aucune offre; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture a mis à leur charge la totalité des frais d'expertise ;

Considérant que les héritiers Caron justifient avoir fait l'avance des frais d'expertise jusqu'à concurrence de 7.700 francs, savoir: 6.700 francs avant le 13 décembre 1890 et 1.000 francs le 12 décembre 1892 ; qu'ils sont fondés à demander le remboursement de ces sommes avec intérêts à partir du 29 mars 1892, date à laquelle ils en ont fait la demande pour les 6.700 francs déjà payés à cette date, et, en ce qui concerne les 1.000 francs payés le 12 décembre 1892, à partir d'une nouvelle demande formée le 27 avril 1894 ;

Considérant qu'il y a lieu également de faire droit à la demande de capitalisation d'intérêts qu'ils ont formée pour la somme de 1.000 francs le 17 juillet 1896 et pour la somme de 6.700 francs les 27 avril 1894 et 17 juillet 1896, qu'en effet il leur était dû plus d'une année d'intérêts à ces dates.

Sur les conclusions de la ville de Rouen tendant à être déchargée de toute responsabilité : Considérant, d'une part, que vis-à-vis des héritiers Caron, la ville ne peut se prévaloir du traité qu'elle a passé avec la Compagnie générale des Eaux pour prétendre qu'elle est dégagée de toute responsabilité ;

Considérant, d'autre part, que devant le conseil de préfecture la ville s'était bornée à demander qu'il lui fût donné acte de ses réserves quant à l'action en garantie qu'elle pourrait exercer, en vertu de ce traité, contre la compagnie générale des Eaux, si des

condamnations venaient à être prononcées au profit des héritiers Caron; que, s'il appartient à la ville de porter son action en garantie devant le conseil de préfecture, elle n'est pas recevable à en saisir directement le conseil d'État;

Les requêtes de la Compagnie générale des Eaux et de la ville de Rouen sont rejetées; les intérêts de l'indemnité de 72.000 francs alloués aux héritiers Caron à partir du 23 septembre 1882 seront capitalisés aux dates des 8 novembre 1892, 27 avril 1894 et 27 juillet 1896, pour porter eux-mêmes intérêts. La compagnie générale des Eaux et la ville de Rouen rembourseront aux héritiers Caron la somme de 7.700 francs que ceux-ci justifient avoir avancée pour le paiement des frais d'expertise. Sur cette somme les intérêts commenceront à courir à partir du 29 mars 1892 pour 6.700 francs et à partir du 27 avril 1894 pour 1.000 francs. Les intérêts de ces 6.700 francs seront capitalisés au 27 avril 1894 et 17 juillet 1896 et les intérêts de ces 1.000 francs seront capitalisés au 16 juillet 1896 pour porter eux-mêmes intérêts.)

2e Esp. — Compagnie générale des Eaux, Ville de Rouen et Société A. Caron.

En ce qui concerne le dommage causé à la Société A. Caron et Cie:

Considérant que, par décision en date de ce jour rendue sur l'instance pendante entre la compagnie générale des Eaux, la ville de Rouen et les héritiers Caron, le conseil d'État a reconnu que les travaux exécutés pour la dérivation des eaux de Robec n'ont causé, au moulin que les héritiers Caron possèdent à Saint-Martin-du-Vivier, aucun dommage de nature à leur donner droit à indemnité, mais qu'il en est autrement pour les deux moulins que ces propriétaires possèdent à Rouen;

Considérant qu'il y a lieu de statuer de même sur l'instance pendante entre la compagnie générale des Eaux, la ville de Rouen et la Société A. Caron et Cie, qui a exploité les mêmes usines jusqu'au mois de juin 1881 et de reconnaître le droit de ladite société à indemnité pour les deux moulins de Rouen seulement;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que c'est à tort que, pour établir le montant de leur indemnité, le conseil de préfecture, de même que les experts, a pris pour base de ses évaluations la dépense de l'entretien seulement et du fonctionnement d'une machine à vapeur suffisante pour remplacer la force hydraulique perdue, et que l'indemnité qu'il a ainsi fixée à 11.775 francs est

insuffisante; qu'en la portant à 18.000 francs il sera fait une juste appréciation de la réparation qui est due à la Société A. Caron et Cie ;

En ce qui concerne les intérêts et les intérêts des intérêts (comme à la 1re espèce)...

En ce qui concerne les frais d'expertise (comme à la 1re espèce)...

Sur les conclusions de la ville de Rouen tendant à être déchargée de toute responsabilité (comme à la 1re espèce)... (Les requêtes de la compagnie générale des Eaux et de la ville de Rouen sont rejetées. L'indemnité accordée par l'arrêté ci-dessus est portée de 11.775 francs à 18.000 francs avec intérêts du 23 septembre 1882, capitalisés aux 8 novembre 1892, 27 avril 1894 et 17 juillet 1896 pour porter eux-mêmes intérêts. Les dépens seront supportés par la compagnie générale des Eaux et par la ville de Rouen).

(N° 257)

[29 janvier 1897]

Communes. — Gaz. — Concessionnaire. — Contestations avec une compagnie d'électricité. — Compétence. — Installations de fils électriques sur la voie publique. — Avis favorable du conseil municipal. — Responsabilité de la ville. — (Société du gaz de Saint-Amand.)

La juridiction administrative n'est pas compétente pour statuer sur une demande en dommages-intérêts formée par un concessionnaire de l'éclairage au gaz contre une compagnie d'électricité à raison d'atteintes portées à ses droits. — Elle n'est compétente que pour statuer sur les contestations entre le concessionnaire et la ville.

La ville n'est pas passible de dommages-intérêts vis-à-vis du concessionnaire de l'éclairage au gaz, — à raison de ce que le conseil municipal aurait donné un avis favorable à la demande de la société d'électricité, relative à l'autorisation d'établir ses installations sur les dépendances de la grande voirie, alors que l'autorité compétente a rejeté cette demande et que les empiètements commis par la société ont été constatés par un procès-verbal, suivi d'une condamnation prononcée par le conseil de préfecture, — ou à raison des

installations faites par la société d'électricité sur la voirie urbaine. — Le maire n'a donné aucune autorisation; il a, au contraire, poursuivi au moyen de procès-verbaux, l'enlèvement des fils irrégulièrement établis.

Sur les conclusions de la Compagnie du gaz dirigées contre la Société d'électricité :

Considérant que, s'il appartient à la juridiction administrative, en vertu des dispositions de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, de statuer sur les contestations auxquelles peut donner naissance l'exécution du marché intervenu pour l'éclairage public entre la ville de Saint-Amand et la Compagnie du gaz son concessionnaire, elle n'a pas compétence pour connaître des conclusions dirigées par ce concessionnaire contre des tiers, à raison des atteintes qui auraient été portées à ses droits : qu'ainsi la requête de la compagnie du gaz, en tant qu'elle a pour objet la condamnation de la Société d'électricité au paiement de dommages-intérêts, doit être rejetée comme non recevable.

Sur les conclusions de la compagnie du gaz, dirigées contre la ville de Saint-Amand : en ce qui concerne les installations faites par la société d'électricité sur les dépendances de la grande voirie;

Considérant que la compagnie du gaz fait découler la responsabilité de la ville de l'avis favorable donné par le conseil municipal à la demande de la Société d'électricité tendant à être autorisée à établir des installations sur les dépendances de la grande voirie;

Mais, considérant qu'il résulte de l'instruction que cette demande a été rejetée par l'autorité compétente et que les empiètements commis par la société d'électricité pour établir ses appareils sur cette partie du domaine public ont été réprimés par un procès-verbal, suivi d'une condamnation prononcée contre elle le 13 juillet 1891 par le conseil de préfecture; que, dans ces conditions, la compagnie du gaz n'est pas fondée à prétendre que la responsabilité du préjudice qui serait résulté pour elle de la concurrence qui lui est faite sur les voies publiques dépendant de la grande voirie par la Société d'électricité incombe à la ville à raison de son intervention ;

En ce qui concerne les installations faites par la société d'électricité sur la voirie urbaine :

Considérant qu'aucune autorisation n'a été donnée par le maire de Saint-Amand à la société d'électricité d'établir ses installations sur les dépendances de la petite voirie; que le maire a

poursuivi, au moyen de procès-verbaux, l'enlèvement de fils électriques établis sans autorisation dans quelques-unes des rues de la ville; que, dans ces circonstances, la société d'électricité doit être considérée comme ayant agi à ses risques et périls et en dehors de toute intervention de la ville pouvant engager sa responsabilité, que, par suite, c'est avec raison que le conseil de préfecture a repoussé la requête dirigée contre elle par la Compagnie du gaz... (Rejet avec dépens.)

(N° 258)

[29 janvier 1897]

Communes. — Lumière électrique. — Installations sur la grande voirie. — Retrait d'autorisation. — Pas d'excès de pouvoir. — (Société du gaz de Saint-Amand.)

Un préfet ne peut pas rapporter sans excès de pouvoir un précédent arrêté qui accordait à une société l'autorisation d'établir ses installations sur les dépendances de la grande voirie en vue de procurer la lumière électrique aux habitants d'une ville, si la condition qu'il serait fait usage de cette autorisation dans le délai d'un an n'a pas été remplie. — Décidé que la Compagnie ne devait pas seulement exécuter des travaux dans l'année, mais fournir la lumière électrique dans ce délai, et que la suppression des poteaux ou appareils installés sur la voie publique constituant une gêne pour la circulation sans profit pour le public pourrait être ordonnée.

Considérant que, si la société du gaz de Saint-Amand a obtenu, par arrêté du 4 septembre 1891, l'autorisation d'établir ses installations sur les dépendances de la grande voirie en vue de procurer la lumière électrique aux habitants, les dispositions de l'article 10 de l'arrêté préfectoral précité ont subordonné l'effet de cette autorisation à la condition qu'il en serait fait usage dans le délai d'une année; qu'il résulte de l'instruction qu'au 10 mars 1894, date de l'arrêté attaqué, la société requérante n'avait pas encore distribué la lumière électrique aux habitants; que dès lors le préfet, en rapportant l'autorisation qu'il avait accordée à la société et en la mettant en demeure d'enlever les poteaux et

appareils qu'elle avait installés sur la voie publique, lesquels constituaient une gêne pour la liberté de la circulation, n'a fait qu'assurer l'application de la clause de retrait précitée et que son arrêté n'est entaché d'aucun excès de pouvoir... (Rejet.)

(N° 259)

[29 janvier 1897]

Travaux publics communaux. — Décret déclaratif d'utilité publique. — Délai imparti au concessionnaire pour s'en prévaloir. — Garanties financières. — Insuffisance alléguée par la ville. — Réclamation du concessionnaire devant le conseil de préfecture. — Tardiveté. — (Sieur et demoiselle Béïsson contre ville de Marseille.)

Un concessionnaire de travaux communaux, ne s'étant pas prévalu du décret déclaratif d'utilité publique dans le délai imparti par ledit décret, à raison de ce que la ville n'a pas jugé satisfaisantes les garanties financières présentées par lui, n'est pas recevable à intenter devant le conseil de préfecture après l'expiration du délai précité et alors que les travaux ne sont plus susceptibles d'exécution dans les conditions prévues au traité, une action tendant à faire déclarer que les garanties financières offertes par lui sont suffisantes. — Cette action est tardive.

Vu la requête du sieur Félix Béïsson et de la demoiselle Émilie Béïsson, agissant en qualité d'héritiers du sieur Étienne Béïsson, leur père, décédé, et tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté en date du 29 mai 1891, par lequel le conseil de préfecture du département des Bouches-du-Rhône a déclaré résiliés « les accords » intervenus entre la ville de Marseille et ledit sieur Étienne Béïsson, le 8 novembre 1858, au sujet de l'exécution des travaux projetés en vue du redressement et de l'élargissement de la rue et de la route d'Aix et a rejeté la demande d'indemnité des requérants; — *Ce faisant, attendu* que, par le traité passé à la date ci-dessus indiquée, le sieur Béïsson s'est engagé à exécuter les travaux spécifiés dans la délibération du conseil municipal du 13 janvier 1858, et la ville s'est obligée à lui abandonner

des terrains déterminés par la convention et à lui payer une somme de 500.000 francs indépendante de la subvention de 1.500.000 francs réclamée à l'État; que l'article 6 de ce traité imposait au sieur Béïsson la charge de justifier, dans le délai d'un mois, de la formation d'une compagnie ou du concours d'une maison de banque agréée par la ville; que le décret du 20 janvier 1861 a déclaré l'utilité publique des travaux, accordé sur les fonds du Trésor une subvention de 1.500.000 francs et autorisé l'administration à faire les expropriations nécessaires, l'article 4 disposant, d'ailleurs, que ce décret devra être considéré comme non avenu si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq années; qu'enfin un décret du 29 août 1863 a approuvé la convention passée entre la ville et le sieur Béïsson le 8 novembre 1858 et autorisé ce dernier, comme subrogé aux droits et obligations résultant pour la ville de Marseille du décret de 1861, à acquérir par voie d'expropriation les immeubles nécessaires à l'exécution des travaux; que le sieur Béïsson s'est mis en mesure de remplir la condition qui lui était imposée par l'article 6 du décret de 1858, qu'il a constitué successivement plusieurs sociétés disposant de capitaux suffisants pour mener à bonne fin l'exécution des travaux, mais que ces sociétés ont dû être dissoutes, la ville s'étant constamment refusée à exécuter le contrat qui la liait au sieur Béïsson, qu'elle a déclaré ce traité rompu (délibération du conseil municipal du 8 octobre 1862) et prétendu imposer au concessionnaire des conditions qui n'étaient pas stipulées dans le traité de 1858 et ont été jugées par lui inacceptables, notamment l'obligation de verser un cautionnement de huit millions; que dans ces circonstances les requérants sont fondés à soutenir que, si leur auteur n'a pu entreprendre les travaux ni en 1863 ni après cette date, ce n'est ni par suite de son impuissance financière, ni parce que le décret de 1861 serait devenu caduc faute d'une adjudication des travaux dans le délai de cinq ans, la concession même des travaux au sieur Béïsson réalisant en effet la condition de l'article 4 du décret de 1861, mais exclusivement à cause du refus injustifié de la ville de tenir ses engagements primitifs et de l'impossibilité qui en est résultée pour les concessionnaires d'assurer la marche normale de l'entreprise sans le concours financier que lui avait promis la ville; qu'au surplus aucune clause du traité de 1858 n'avait prévu la résiliation de plein droit de cette convention et n'avait donné au maître de l'ouvrage le droit de prononcer la déchéance du concessionnaire, que la ville ne pouvait donc, comme elle l'a fait

en 1862, déclarer de sa propre autorité le contrat résilié pour inexécution prétendue des obligations du concessionnaire sans avoir même adressé à ce dernier une mise en demeure préalable et qu'elle aurait dû s'adresser au conseil de préfecture si elle s'était crue en droit de provoquer la rupture du traité. Dire que le traité du 2 novembre 1858 a conservé toute sa valeur et condamner la ville de Marseille à l'exécuter dans toutes ses dispositions; décider que, faute par elle de pourvoir à l'exécution de cette convention, elle devra payer aux héritiers Béïsson la somme de six millions de francs à titre d'indemnité pour le préjudice qu'elle leur a causé, avec les intérêts et les intérêts des intérêts; subsidiairement condamner la ville de Marseille à payer aux requérants des dommages-intérêts à régler par état; condamner la ville de Marseille aux dépens.

Considérant que les décrets des 20 janvier 1861 et 29 août 1863 n'ont porté aucune atteinte aux droits et obligations résultant pour l'une et l'autre des deux parties du traité passé le 8 novembre 1858 entre la ville de Marseille et le sieur Béïsson, que ces décrets ont toutefois fixé le délai dans lequel ce dernier était autorisé à se prévaloir de la déclaration d'utilité publique du projet dont l'exécution lui était confiée; qu'ainsi la ville de Marseille avait, après comme avant 1863, conservé le droit d'exiger du sieur Béïsson les garanties financières stipulées à son profit par l'article 6 du traité dont s'agit et qu'elle prétend n'avoir jamais été complètement réalisées.

Considérant que les héritiers Béïsson soutiennent, il est vrai, que leur auteur a satisfait suffisamment de ce chef aux obligations qui lui étaient imposées par l'article précité et que la prétention contraire de la ville n'est pas justifiée;

Mais considérant qu'il appartenait dans ce cas au sieur Béïsson de saisir en temps utile le conseil de préfecture d'une action qui aurait permis de faire reconnaître et décider avant l'expiration du délai dont il vient d'être parlé que les garanties offertes à la ville étaient suffisantes pour mettre la responsabilité de celle-ci entièrement à l'abri dans les conditions prévues et définitivement fixées par la délibération du conseil municipal en date du 17 janvier 1859 à laquelle le sieur Béïsson avait purement et simplement adhéré; qu'il résulte de l'instruction que ce dernier n'a introduit son action devant le conseil de préfecture qu'à la date du 18 octobre 1888, c'est-à-dire à une époque où les travaux ayant fait l'objet du traité de 1858 n'étaient plus depuis longtemps susceptibles d'exécution dans les conditions prévues par ce

traité; qu'il suit de là que c'est à bon droit que l'arrêté attaqué a rejeté la demande du sieur Béïsson... (Rejet avec dépens.)

(N° 260)

[29 janvier 1897]

Travaux publics. — Dommages. — Dérivation d'un cours d'eau. — Corrosions. — Procédure. — Conseil d'État. — Double degré de juridiction. — (Compagnie de Lyon contre sieur Terrier.)

Corrosions produites sur un terrain par suite des travaux de déviation d'un cours d'eau : indemnité allouée pour les dommages déjà existants.

Expertise ordonnée pour la fixation d'une indemnité permettant l'exécution de travaux suffisants pour éviter tous dommages à l'avenir.

Procédure. — Conseil d'État. — Double degré de juridiction. — Indemnité pour corrosions nouvelles, perte de récoltes et dépréciation définitive, demandée pour la première fois devant le conseil d'État : non-recevabilité.

Sur le pourvoi de la compagnie et sur les conclusions du recours incident tendant à ce que l'indemnité allouée soit élevée de 225 à 450 francs :

Considérant qu'il résulte de l'instruction et notamment de l'expertise à laquelle il a été procédé, que les corrosions qui se sont produites sur la propriété du sieur Terrier sont le résultat des travaux de déviation du Juvans effectués par la compagnie requérante ; qu'en effet, d'une part, cette déviation a accru la pente des eaux et la vitesse du courant et que, d'autre part, la compagnie n'a pas donné à la berge nouvelle de la rive gauche, au droit de la propriété du sieur Terrier, une solidité suffisante pour résister à l'effort des eaux; qu'il suit de là que c'est avec raison que le conseil de préfecture a reconnu le principe de la responsabilité de la compagnie.

Considérant que la compagnie et le sieur Terrier ne justifient pas qu'en fixant à 225 francs la valeur des terrains enlevés par les eaux, le conseil de préfecture ait fait une évaluation inexacte du dommage causé ;

Sur les conclusions du sieur Terrier tendant à ce qu'il lui soit alloué diverses indemnités pour corrosions nouvelles, perte de récoltes et dépréciation définitive :

Considérant que ces conclusions constituent des demandes nouvelles qui ne peuvent être présentées pour la première fois devant le conseil d'État;

Sur les conclusions du sieur Terrier tendant à ce qu'il soit ordonné une expertise à l'effet d'évaluer le montant des travaux que la compagnie devra effectuer au droit de la propriété Terrier pour la mettre à l'abri de corrosions nouvelles :

Considérant que les terrains du sieur Terrier demeurant exposés aux dégradations causées par les eaux du Juvans, ce propriétaire était fondé à demander au conseil de préfecture que la compagnie fût condamnée à lui payer une indemnité permettant l'exécution de travaux suffisants pour éviter tous dommages à l'avenir ; qu'ainsi c'est à tort que le conseil de préfecture n'a pas ordonné sur ce point le supplément d'expertise que réclamait le sieur Terrier et qu'il y a lieu de réformer l'arrêté et de renvoyer les parties devant le conseil de préfecture pour être statué après cette mesure d'instruction ;

Sur les intérêts...

Sur les intérêts des intérêts...

Sur les frais d'expertise :

Considérant que la compagnie succombant dans sa requête, il y a lieu de mettre à sa charge la totalité des frais d'expertise.... (Requête de la compagnie rejetée. Il sera, par les premiers experts, procédé à un supplément d'expertise à l'effet d'évaluer la nature et le montant des travaux nécessaires pour mettre la propriété du sieur Terrier à l'abri des nouvelles corrosions du Juvans. Les parties sont renvoyées devant le conseil de préfecture pour être statué sur ce chef de la réclamation du sieur Terrier après cette mesure d'instruction. Les sommes dues au sieur Terrier produiront intérêts à compter du jour où il justifiera en avoir fait la demande au conseil de préfecture. Les intérêts des sommes dues au sieur Terrier seront capitalisés à la date du 26 mars 1896 pour produire eux-mêmes des intérêts. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Surplus des conclusions du recours incident rejeté. Compagnie condamnée aux dépens.)

(N° 261)

[5 février 1897]

Travaux publics. — Décompte. — Chemins de fer. — Dommages. — Responsabilité. — Compétence. — Chose jugée. — (Ministre des travaux publics contre veuve Jarguel.)

Arrêté interlocutoire. — Lorsque l'arrêté qui a repoussé implicitement une demande en mise hors de cause de l'État et ordonné une expertise pour fixer l'indemnité due par celui-ci a acquis l'autorité de la chose jugée le principe de la responsabilité de l'État et la question de la compétence ne peuvent plus être discutés.

Sur la fin de non-recevoir opposée au recours du Ministre des travaux publics par la dame veuve Jarguel et tirée de ce que le principe de la responsabilité de l'État aurait été admis définitivement par l'arrêté du 6 novembre 1891, aujourd'hui passé en force de chose jugée :

Considérant que, dans ses conclusions du 27 juin 1891, l'administration avait déjà demandé la mise hors de cause de l'État au conseil de préfecture qui a rejeté cette demande par un arrêté du 6 novembre 1891 contre lequel l'administration n'a pas formé de pourvoi en temps utile, qu'à la vérité le Ministre soutient que l'arrêté de 1891 n'a pas statué sur ces conclusions ;

Mais considérant que, si elles n'ont pas été explicitement écartées par cet arrêté, leur rejet résulte virtuellement de son dispositif qui, en ordonnant une expertise entre le sieur Jarguet et l'État a, par suite, forcément maintenu ce dernier en cause ; qu'ainsi le Ministre n'est pas fondé à opposer de nouveau, à la dame Jarguel, un moyen sur lequel il a été déjà statué par une décision ayant acquis l'autorité de la chose jugée ;

Considérant qu'il résulte de ce qui précède que la compétence du conseil de préfecture ne peut plus être utilement discutée par le Ministre.

Sur le recours incident :

Considérant que la dame Jarguel n'établit pas qu'en fixant à 3.729 fr. 30 l'indemnité qui lui est due par l'État à raison de l'occupation de la carrière dont son mari était cessionnaire, le

conseil de préfecture ait fait une évaluation insuffisante du préjudice subi et n'ait pas tenu compte de tous les éléments de la réparation due au sieur Jarguel ;

Sur les intérêts et les intérêts des intérêts :

Considérant que, la dame Jarguel a demandé pour la première fois les intérêts des sommes qui lui sont dues, le 2 avril 1894, qu'il y a lieu de faire droit à ses conclusions sur ce point ;

Mais considérant qu'à la même date elle a demandé les intérêts des intérêts ; que moins d'une année s'étant écoulée depuis sa demande d'intérêts, il y a lieu, par application de l'article 1154 du Code civil, de rejeter sa demande ... (Recours rejeté. L'indemnité allouée par l'arrêté attaqué à la dame Jarguel produira intérêts à compter du 2 avril 1894. Le surplus des conclusions du recours incident est rejeté : L'État est condamné aux dépens.)

(N° 262)

[5 février 1897]

Travaux publics communaux. — Dommages. — Rues et places. — Couverture d'un ruisseau. — (Sieur Delnaud contre ville de Bordeaux).

Dommages causés à un immeuble riverain par suite de travaux de couverture d'un ruisseau sur lequel une rue a été ouverte par la ville; fondations de la maison lézardées, indemnité allouée (*).

Lorsqu'à la suite de l'exécution des travaux le propriétaire a été assigné par ses locataires en résiliation de bail, les frais de l'instance judiciaire en appel auxquels cette action a donné lieu doivent incomber à la ville auteur du dommage (*).

Mais les frais de l'instance en garantie intentée par ledit propriétaire contre la ville, devant la juridiction judiciaire, et les dépens devant le tribunal des conflits dont la décision est muette sur ce point, ne doivent pas également incomber à la ville (*).

Ultra petita. — Le conseil de préfecture ne peut statuer sur les

---

(*) Rap. 8 juill. 1893, conflit Delnaud (*Ann.* 1894, page 314).

questions relatives au dommage résultant de la transformation de l'immeuble et à la perte de loyer, s'il n'est pas saisi de conclusions par le propriétaire.

Vu la requête sommaire pour le sieur Delnaud... tendant à ce qu'il plaise au conseil réformer un arrêté en date du 3 novembre 1893 par lequel le conseil de préfecture de la Gironde ne lui a accordé que des indemnités qu'il estime insuffisantes pour le dommage causé à son immeuble par les travaux exécutés par la ville de Bordeaux, a déclaré qu'il n'avait droit à aucune indemnité pour le préjudice industriel et les pertes de loyer qu'il a subies, bien qu'il ne fût saisi par le requérant d'aucune conclusion sur ces deux chefs; — *Ce faisant, attendu* que les travaux entrepris par la ville pour la couverture du ruisseau du Pengue dont l'immeuble du requérant est voisin en ont ébranlé les fondations et ont amené la ruine de l'édifice; que les locataires du sieur Delnaud ont obtenu de l'autorité judiciaire, à raison de ces faits, la résiliation de leurs baux et que le requérant a le droit d'être rendu indemne par la ville et du dommage causé à son immeuble et des conséquences de la résiliation de ses baux: qu'il est fondé, en conséquence, à réclamer l'augmentation de la somme qui lui a été attribuée pour travaux de consolidation de son immeuble, laquelle, conformément à l'avis de son expert, doit être portée à 10.380 francs; que, de plus, il y a lieu de lui accorder, non seulement une indemnité comprenant les frais de l'instance en résiliation intentée contre lui par ses locataires devant le tribunal civil, mais qu'il convient d'y ajouter ceux faits sur l'appel interjeté par le requérant de cette décision, ceux de l'instance en garantie qu'il a introduite contre la ville devant le tribunal civil après que le conseil de préfecture s'est déclaré incompétent pour connaître de sa demande et ceux exposés devant le tribunal des conflits pour arriver à faire régler le désaccord des deux juridictions, soit au total une somme de 3.329 fr. 09 avec intérêts du jour de la demande ou, tout au moins, du jour où il a été condamné à payer ces sommes, et intérêts des intérêts; qu'enfin en ce qui touche les conclusions du sieur Delnaud réservant ses droits éventuels contre la ville pour dommage industriel et pertes de loyer, la disposition de l'arrêté attaqué qui lui refuse toute indemnité sur ces points, lesquels n'ont pas d'ailleurs été examinés par les experts ne saurait être maintenue; que, d'ailleurs, si le conseil estime qu'il y a lieu de sta-

tuer sur ces griefs, l'instruction établit que le requérant est fondé à réclamer de ce chef une indemnité de 26.192 francs; condamner la ville de Bordeaux aux dépens; subsidiairement, ordonner une expertise sur ces points.

Vu les observations en défense présentées pour la ville de Bordeaux, représentée par son maire dûment autorisé, et tendant au rejet du pourvoi introduit par le sieur Delnaud par les motifs que l'indemnité qui lui a été accordée pour travaux de consolidation et que le conseil de préfecture a fixée à 9.000 francs, chiffre supérieur à celui proposé par la majorité des experts, ne saurait être augmentée; que c'est à bon droit que l'arrêté attaqué n'a pas condamné la ville à rembourser au requérant les frais de l'appel qu'il a formé à ses risques et périls contre le jugement qui a prononcé la résiliation de son bail, ni ceux de l'instance en garantie qu'il a introduite à tort contre la ville devant le tribunal civil, puisqu'il a à s'imputer d'avoir saisi une juridiction incompétente, ni ceux afférents à la décision du tribunal des conflits à laquelle la ville n'était pas partie et qui n'ont pas été mis à sa charge; que le conseil de préfecture a pu, sans violer aucun principe, assigner comme point de départ aux intérêts de ces sommes le jour de l'arrêté attaqué; qu'enfin il n'a pas prononcé sur des questions qui ne lui étaient pas soumises en refusant toute indemnité au sieur Delnaud pour préjudice industriel et pertes de loyer, puisque les conclusions de celui-ci tendaient à être rendu indemne de toutes les conséquences de l'action en résiliation intentée contre lui par ses locataires et du préjudice à lui causé par les travaux; que, d'ailleurs, ce rejet est parfaitement justifié par la conduite du sieur Delnaud qui, après avoir sollicité l'exécution des travaux, n'est pas fondé à s'en plaindre.

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII,

Sur les conclusions du sieur Delnaud tendant à l'augmentation de l'indemnité qui lui a été accordée pour travaux de consolidation de son immeuble :

Considérant que le requérant ne justifie pas que le conseil de préfecture qui lui a accordé de ce chef une somme de 9.000 francs supérieure à celle proposée par la majorité des experts ait fait une appréciation insuffisante du préjudice qu'il a souffert; qu'ainsi sa requête doit être rejetée sur ce point;

Sur les conclusions du sieur Delnaud tendant au remboursement des frais de justice mis à sa charge dans les différentes instances auxquelles l'exécution des travaux de la ville a donné naissance :

Considérant que la résiliation du bail passé par le requérant avec

les sieurs Dépiot et Barraud a été prononcée par jugement du tribunal civil de Bordeaux, du 17 décembre 1890, à raison des dommages causés à son immeuble par les travaux de la ville et que ce jugement a été confirmé par la Cour, le 24 décembre 1891 ; que le requérant, pour être rendu indemne de tout le préjudice que lui a causé l'exécution de ces travaux est fondé à réclamer en sus du remboursement des dépens de première instance, ceux auxquels il a été condamné sur l'appel qu'il a interjeté de ce jugement, puisqu'en renonçant à l'exercice de cette voie de réformation il eût été exposé à encourir de la part de la ville le reproche d'avoir mal défendu ses droits ; mais qu'il n'est, par contre, pas fondé à demander à être indemnisé ni des dépens de l'instance en garantie contre la ville qu'il a portée à tort devant le tribunal civil sur le refus du conseil de préfecture d'en connaître, ni les dépens exposés devant le tribunal des conflits saisi à la suite d'une double déclaration d'incompétence de ces juridictions, alors que la décision de ce tribunal ne contient au sujet des dépens aucune disposition pouvant servir de base à sa réclamation.

Sur les conclusions du sieur Delnaud tendant à l'annulation des dispositions de l'arrêté attaqué par lesquelles le conseil de préfecture a déclaré qu'il n'aurait droit à aucune indemnité pour perte de loyers et dommage industriel :

Considérant que, dans sa requête introductive d'instance, le sieur Delnaud n'avait saisi le conseil de préfecture que de conclusions tendant à obtenir la réparation des dommages éprouvés par son immeuble et à être rendu indemne des condamnations qui pourraient être prononcées contre lui au profit de ses locataires, mais qu'il ne formulait aucune réclamation au sujet du préjudice industriel qui pourrait résulter pour son immeuble de la transformation des lieux ou des pertes de loyers qui pourraient en être la conséquence, qu'il ne lui était pas possible, en effet, d'apprécier à cette époque l'existence et l'étendue de ce dommage ;

Considérant que, dans ces conditions, la majorité des experts n'a pas fait porter son examen sur ces deux points, et que, par de nouvelles conclusions prises à la date du 14 août 1893, le sieur Delnaud a expressément réservé tous ses droits à indemnité sur ces deux chefs ; que, dans ces circonstances, c'est à tort que, par l'arrêté attaqué, le conseil de préfecture, qui n'avait été saisi d'aucune conclusion, a déclaré que le requérant n'avait droit à aucune allocation pour dommage industriel et pertes des loyers.

Sur les intérêts des sommes dues au sieur Delnaud, à titre de remboursement de frais de justice :

Considérant que le sieur Delnaud a été privé par le fait de la ville de la jouissance des sommes qu'il a été contraint de débourser pour l'acquittement des dépens mis à sa charge et dont le remboursement lui est dû ; qu'il y a lieu, pour l'indemniser complètement, de décider que l'intérêt desdites sommes courra à son profit du jour où il justifiera en avoir effectué le payement.

Sur les intérêts des intérêts :

(Arrêté attaqué annulé dans celles de ses dispositions par lesquelles il a statué sur le droit à indemnité qui peut appartenir au sieur Delnaud pour perte de loyers et dommage industriel. La ville de Bordeaux, en sus des condamnations prononcées contre elle par l'arrêté attaqué, remboursera au sieur Delnaud le montant des dépens mis à sa charge dans l'instance qu'il a intentée devant la cour de Bordeaux en appel du jugement prononçant la résiliation du bail des sieurs Dépiot et Barraud. Les intérêts des sommes dues pour frais de justice courront au profit du sieur Delnaud à partir du jour où il justifiera en avoir effectué le payement. Les intérêts des sommes accordées pour les dommages causés à l'immeuble du requérant seront capitalisés pour produire eux-mêmes l'intérêt aux dates des 21 février 1894, 16 avril 1896 ; ceux produits par les sommes allouées au requérant à titre de remboursement de frais de justice seront capitalisés aux dates où il en a fait la demande, à condition qu'il justifie qu'à chacune de ces dates ils lui étaient dus pour plus d'une année. Arrêté attaqué réformé en ce qu'il a de contraire. Surplus des conclusions rejeté. Les dépens exposés par le sieur Delnaud seront supportés par la ville de Bordeaux.)

(N° 263)

[5 février 1897]

Travaux publics. — Dommages aux usines. — Fleuves et rivières navigables. — Diminution de force motrice. — (Sieur François.)

Un bras de rivière, alimenté par un cours d'eau navigable et flottable figurant au tableau annexé à l'ordonnance royale du 10 juin 1835, doit être considéré, en l'absence de tout déclasse-

ment, comme faisant partie intégrante dudit cours d'eau. — En conséquence, ce bras ayant le caractère de cours d'eau navigable et flottable, toutes les augmentations de force motrice qui pourront résulter de travaux exécutés dans l'intérêt de la navigation sont entachés de précarité. Par suite, alors même que des travaux postérieurs auraient diminué la hauteur de la chute d'une usine établie sur ledit bras, l'usinier n'a aucun droit à indemnité, si celui-ci conserve encore à sa disposition une force motrice supérieure ou égale à celle dont l'usine était dotée avant l'exécution des premiers travaux.

(Suite de la décision du 15 novembre 1889, *Ann.* 1891, p. 852.)

Considérant que le sieur François soutient, d'une part, que le bras de Gravelle sur lequel est établi son moulin constitue une rivière non navigable ni flottable et que, par suite, il est devenu propriétaire des augmentations de force motrice apportées à cet établissement par les travaux exécutés par l'État dans l'intérêt de la navigation.

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le bras de Gravelle est alimenté par les eaux de la Marne, qui figure pour tout son cours dans le département de la Seine au tableau des rivières navigables et flottables annexé à l'ordonnance royale du 10 juin 1835; qu'aucun acte postérieur n'ayant opéré le déclassement de ce bras il doit être considéré comme faisant partie de ladite rivière ; qu'il y a lieu, par suite, de rejeter la prétention du sieur François;

Considérant que le sieur François soutient, d'autre part, que, même en laissant de côté les augmentations de force motrice procurées à son usine par la création du canal de Saint-Maur, l'établissement du barrage de Suresnes a eu pour conséquence une diminution de la force motrice qui lui avait été concédée en 1566.

Considérant qu'il résulte de l'examen de la situation de l'usine avant 1862 que les travaux exécutés par l'État antérieurement à cette date, loin d'avoir porté atteinte aux droits de l'usinier, ont eu au contraire pour effet d'augmenter la force motrice dont disposait le moulin de la Chaussée, qu'ainsi le requérant ne saurait se plaindre de ce que les experts appelés à déterminer la consistance légale de son usine aient pris pour base de leurs calculs la situation de son établissement à cette date de 1862.

Considérant qu'il résulte tant des calculs faits par la majorité des experts que des constatations d'un arrêté du conseil de pré-

fecture de la Seine intervenu le 7 mai 1868 entre les auteurs du sieur François et l'État, que la force motrice de l'usine ne dépassait pas, en 1862, 8 chevaux-vapeur 59; que, si cette force motrice a été portée par l'effet de travaux de construction du canal de Saint-Maur à 15 chevaux-vapeur 56, cette augmentation n'a pu être acquise au sieur François qu'à titre précaire; que, postérieurement à l'exécution du barrage de Suresnes en 1885 et malgré une diminution de hauteur moyenne de chute de 4 centimètres, le requérant conserve encore à sa disposition une force motrice égale à 10 chevaux-vapeur 35, et que, les appareils moteurs de son usine n'ayant pas été modifiés pendant cette période, il résulte de ces constatations que les travaux dont se plaint le sieur François n'ont pas eu pour effet de porter atteinte à la force motrice à laquelle il a droit de prétendre; que, par suite, c'est à bon droit que sa requête a été rejetée par l'arrêté attaqué... (Rejet.)

CIRCULAIRE MINISTÉRIELLE.

(N° 264)

[12 septembre 1898]

Payement des mandats n'excédant pas 500 francs au profit de sociétés commerciales ou industrielles, de syndicats, etc. — Faculté pour les sociétés de présenter au payeur les actes constatant leur existence légale et les pouvoirs de leurs représentants, sans avoir à se dessaisir desdites pièces.

Monsieur le Préfet, les sociétés commerciales ou industrielles, les associations ou syndicats ouvriers qui exécutent pour le compte de l'État des travaux ou fournitures étaient tenus jusqu'ici de justifier, sous une forme relativement onéreuse, de leur constitution et des pouvoirs de leurs représentants, lorsqu'ils ont à encaisser un mandat de dépense publique, quel que soit le montant de ce mandat.

J'ai l'honneur de vous informer que M. le Ministre des finances a décidé, à la date du 4 mai dernier, que, par dérogation à la règle générale, les sociétés ou associations au profit desquelles auront été émis, sur les fonds de l'État, des mandats n'excédant pas 500 francs, auront désormais la faculté de communiquer au payeur les actes constatant leur existence légale et la qualité de leurs agents, sans être astreints à se dessaisir desdites pièces. Les payeurs auront, dans ce cas, à certifier sur le mandat que l'associé ou le gérant intervenant au payement a droit à la signature sociale.

J'adresse ampliation de la présente circulaire à MM. les Ingénieurs en chef.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,
L. TILLAYE.

LÉGISLATION ET STATISTIQUE ÉTRANGÈRES.

(N° 265)

AUSTRALIE OCCIDENTALE.

RÉSULTATS GÉNÉRAUX DE L'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER PENDANT LES EXERCICES 1896-97 ET 1895-96 (*).

A. — LONGUEURS. — DÉPENSES D'ÉTABLISSEMENT. — EFFECTIF DU MATÉRIEL ROULANT ET PARCOURS DES TRAINS (1).

Exercices	Longueurs		Dépenses d'établissement (y compris le matériel)	Nombre de locomotives	Nombre de véhicules		Parcours des trains
	ouvertes à l'exploitation au 30 juin	moyennes exploitées			à voyageurs	à marchandises	
	km.	km.	francs				km.
1896-97..	1.560	1.335	94.295.544	151	224	102	4.082.341.928
1895-96..	946	933	58.499.806	74	3.485	2.360	2.480.675.750

(1) Les conversions sont faites à raison de 1.609 mètres au mille et de 25f,25 à la livre sterling.

B. — MOUVEMENT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES. — RÉSULTATS FINANCIERS DE L'EXPLOITATION (1).

Exercices	Nombre de voyageurs à toute distance	Marchandises à toute distance	Bestiaux à toute distance	Recettes brutes de l'exploitation	Dépenses de l'exploitation	Excédent des recettes sur les dépenses	Rapport 0/0 des dépenses aux recettes
		tonnes	tonnes	francs	francs	francs	
1896-97..	3.607.486	858.749	13.739	23.115.945	14.585.788	8.530.157	63,09
1895-96..	1.679.816	434.766	8.063	13.372.804	6.658.541	6.714.263	49,79

(1) Les conversions sont faites à raison de 1.016 kilogrammes à la tonne anglaise.

(*) D'après la publication intitulée : *Report on the working of the Government railways and tramways for the year ended* 30 *june* 1897 (Richard Pether, Perth, 1897, in-4°, 52 pages avec graphiques et carte).

(N° 266)

INDE ANGLAISE.

RÉSULTATS GÉNÉRAUX DE L'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER PENDANT LES ANNÉES 1896 ET 1895 (*).

A. — LONGUEURS ET DÉPENSES D'ÉTABLISSEMENT (*).

ANNÉES	RÉSEAUX	LONGUEURS		DÉPENSES D'ÉTABLISSEMENT [illegible]	
		exploitées au 31 décembre	moyennes exploitées	totales	par kilomètre exploité
		km.	km.	milliers de francs	francs
1896	Voie large (3)	18.687	18.426	4.531.127	232.[illegible]
	Voie de 1 mètre	13.340	12.977	1.446.921	108.[illegible]
	Voies spéciales (4)	430	428	21.904	[illegible]
	Ensemble	32.457	31.831	5.999.952	184 [illegible]
1895	Voie large (3)	18.047	17.831	4.273.895	235.[illegible]
	Voie de 1 mètre	12.846	12.475	1.360.359	106.[illegible]
	Voies spéciales (4)	430	428	20.870	48.[illegible]
	Ensemble	31.323	30.734	5.655.124	179 [illegible]

(1) Les conversions sont faites à raison de 1.609 mètres au mille et de 2f,37 à la roupie.
(2) Y compris les services de bateaux et certaines dépenses en suspens.
(3) 1m,676.
(4) 0m,6096 et 0m,762.

(*) D'après la publication intitulée : *Administration report on the railways in India for* 1896-97. — *Calcutta*, *Office of the superintendent of Government printing*, *India*, 1897, in-4°, 2 vol.

B. — Effectif du matériel roulant au 31 décembre. — Parcours des trains.

Années	Réseaux	Locomotives	Véhicules de toute nature			Parcours
			voitures à voyageurs	wagons à marchandises	total (1)	des trains
						milliers de km.
1896	Voie large	2.761	7.079	49.692	59.107	71.222
	Voie de 1 mètre	1.359	4.858	27.378	33.175	33.046
	Voies spéciales	35	152	555	725	790
	Ensemble	4.155	12.089	77.625	93.007	105.058
1895	Voie large	2.714	6.878	48.617	57.770	71.803
	Voie de 1 mètre	1.326	4.717	26.861	32.768	33.287
	Voies spéciales	35	148	538	722	726
	Ensemble	4.075	11.743	76.016	91.260	105.816

(1) Y compris les wagons à frein et divers.

C. — Mouvement des voyageurs.

Années	Réseaux	Nombre de voyageurs à toute distance				
		1re classe	2e classe	3e classe (1)	4e classe	total
		milliers	milliers	milliers	milliers	milliers
1896	Voie large	488	2.829	5.143	97.473	105.933
	Voie de 1 mètre	215	729	356	50.684	51.884
	Voies spéciales	7	25	2	917	951
	Ensemble	710	3.853	5.501	149.074	158.768
1895	Voie large	434	2.480	4.487	89.774	97.175
	Voie de 1 mètre	106	649	360	45.054	46.169
	Voies spéciales	7	23	2	901	933
	Ensemble	547	3.152	4.849	135.729	144.277

(1) Y compris la classe dite « intermédiaire » entre la 2e et la 3e.

D. — Mouvement des marchandises (1).

Années	Réseaux	Nombre de tonnes à 1 kilomètre: marchandises générales	transports militaires	transports en service et pour le Trésor	houille	total
		milliers de tonnes kilométriques				
1896	Voie large	4.079.110	20.812	445.904	1.492.853	6.0[illegible]
	Voie de 1 mètre	1.206.847	2.150	121.355	101.046	1.431.[illegible]
	Voies spéciales	7.004	15	245	466	7.7[illegible]
	Ensemble	5.292.961	22.977	567.504	1.594.365	7.477.[illegible]
1895	Voie large	4.619.390	32.381	463.089	1.414.733	6.5[illegible]
	Voie de 1 mètre	1.302.884	2.400	120.161	126.325	1.551.7[illegible]
	Voies spéciales	6.200	11	270	391	6.[illegible]
	Ensemble	5.928.474	34.792	583.520	1.541.449	8.[illegible]

(1) Les conversions sont faites à raison de 1.016 kilogrammes pour une tonne anglaise.

E. — Recettes de l'exploitation.

Années	Réseaux	Voyageurs	Marchandises	Télégraphes	Services de bateaux à vapeur	Total (1)
		milliers de francs				
1896	Voie large	151.526	280.153	1.114	671	[illegible]
	Voie de 1 mètre	64.606	82.841	680	2.382	[illegible]
	Voies spéciales	1.754	1.998	31	14	3.[illegible]
	Ensemble	217.886	364.992	1.825	3.067	590.[illegible]
1895	Voie large	150.978	298.518	1.024	1.026	[illegible]
	Voie de 1 mètre	63.798	86.716	590	2.124	155.6[illegible]
	Voies spéciales	1.616	1.875	26	19	3.5[illegible]
	Ensemble	216.392	387.109	1.640	3.169	6[illegible].183

(1) Y compris les recettes diverses.

F. — Dépenses de l'exploitation.

Années	Réseaux	Entretien de la voie et des bâtiments	Traction et matériel	Mouvement et trafic	Dépenses générales	Services de bateaux à vapeur	Total (1)
		milliers de francs					
1896	Voie large	56.861	88.335	34.218	19.308	877	207.645
	Voie de 1 mètre	17.592	32.047	13.165	10.539	1.616	76.843
	Voies spéciales	455	917	365	327	»	2.105
	Ensemble	74.908	121.299	47.748	30.174	2.493	286.593
1895	Voie large	54.555	89.562	33.649	19.379	1.161	206.605
	Voie de 1 mètre	17.329	32.734	12.566	10.196	1.521	75.956
	Voies spéciales	436	784	337	313	»	1.910
	Ensemble	72.320	123.080	46.552	29.888	2.682	284.471

(1) Y compris les dépenses spéciales et diverses.

G. — Résultats financiers de l'exploitation.

Années	Réseaux	Recettes totales de l'exploitation	Dépenses totales de l'exploitation	Excédent des recettes sur les dépenses	Rapport 0/0 des dépenses aux recettes	Rapport 0/0 des recettes nettes au capital d'établissement
		milliers de francs				
1896	Voie large	443.195	207.645	235.550	47	5,1
	Voie de 1 mètre	143.247	76.843	66.404	54	4,5
	Voies spéciales	3.825	2.105	1.720	55	7,8
	Ensemble	590.267	286.593	303.674	48	5,0
1895	Voie large	460.941	206.605	254.336	45	6,0
	Voie de 1 mètre	155.673	75.956	79.717	49	5,9
	Voies spéciales	3.569	1.910	1.659	53	7,9
	Ensemble	620.183	284.471	335.712	46	5,9

H. — Accidents de personnes.

ANNÉES	RÉSEAUX	VOYAGEURS						AGENTS DES COMPAGNIES						AUTRES PERSONNES (1)		ENSEMBLE	
		VICTIMES d'accidents de trains, de matériel roulant, de voie, etc.		VICTIMES par imprudence ou autres causes		TOTAL		VICTIMES d'accidents de trains, de matériel roulant, de voie, etc.		VICTIMES par imprudence ou autres causes		TOTAL					
		tués	blessés	tués	blessés	tués	blessés	tués	blessés	tués	blessés	tués	blessés	tuées	blessées	tués	blessés
1896	Voie large.....	12	66	40	133	52	199	2	36	117	198	119	234	362	95	533	[illegible]
	Voie de 1 mètre.	12	27	19	58	31	85	4	9	36	71	40	89	159	60	230	[illegible]
	Voies spéciales.	»	»	»	»	»	»	»	2	»	4	»	6	»	2	»	8
	Ensemble...	24	93	59	191	83	284	6	47	153	273	159	320	521	157	763	[illegible]
1895	Voie large.....	8	33	59	120	67	153	5	19	112	272	117	291	319	84	503	[illegible]
	Voie de 1 mètre.	»	4	16	53	16	57	6	8	40	81	46	89	126	64	188	210
	Voies spéciales.	»	»	»	1	»	1	»	3	»	7	»	10	2	2	2	13
	Ensemble...	8	37	75	174	83	211	11	30	152	360	163	390	447	150	693	[illegible]

(1) Y compris les suicides.

(N° 267)

EMPIRE DU JAPON.

RÉSULTATS GÉNÉRAUX DE L'EXPLOITATION DES TRAMWAYS (*) PENDANT LES ANNÉES 1895, 1894, 1893, 1892, 1891 ET 1890.

A. — LONGUEURS. — CAPITAL D'ÉTABLISSEMENT. — EFFECTIF DE LA CAVALERIE ET DU MATÉRIEL ROULANT (1).

ANNÉES	LONGUEURS AU 31 DÉCEMBRE des lignes	LONGUEURS AU 31 DÉCEMBRE des voies	CAPITAL VERSÉ	NOMBRE de chevaux	NOMBRE de voitures
	mètres	mètres	francs		
1895	132.615	146.399	6.226.500	901	321
1894	119.734	133.518	4.626.500	790	285
1893	102.416	127.156	3.931.875	699	250
1892	98.175	127.235	4.293.000	828	273
1891	84.902	114.747	4.102.500	890	298
1890	72.885	88.475	3.846.750	909	244

(1) Les conversions sont faites à raison de 3.927 mètres pour un *ri* et de 5 francs pour un *yen*.

B. — MOUVEMENT DES VOYAGEURS ET DES TRAINS. — RÉSULTATS FINANCIERS.

ANNÉES	NOMBRE de voyageurs transportés	PARCOURS des trains	RECETTES	DÉPENSES	EXCÉDENT des recettes sur les dépenses
		kilomètres	francs	francs	francs
1895	18.448.835	3.896.746	2.375.985	1.312.430	1.063.555
1894	11.870.816	4.274.147	1.725.675	1.017.815	707.860
1893	9.283.433	2.619.368	1.367.005	854.835	512.170
1892	7.906.540	2.413.813	2.017.190	1.453.220	563.970
1891	7.330.344	2.048.861	1.460.195	1.059.230	400.965
1890	8.837.137	2.013.436	1.443.750	1.028.685	415.065

(*) D'après la publication *Résumé statistique de l'Empire du Japon*, 11e année, 1897, Tokio. — 1 vol. in-8° avec carte et graphiques.

(N° 268)

ROUMANIE.

LOI SUR LES CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL (*)

(PROMULGUÉE LE 30 MAI 1898).

ARTICLE PREMIER.

Les départements, les communes ou les particuliers, soit seuls, soit par association, peuvent construire des chemins de fer d'intérêt local à voie étroite ou à voie normale, avec l'autorisation du gouvernement et sous les conditions prescrites par la présente loi. Les sociétés formées dans ce but sont soumises à toutes les règles prescrites par le code de commerce actuel.

En ce qui concerne les moyens de se procurer les ressources nécessaires, les départements et les communes restent soumis à leurs lois spéciales.

Les personnes qui, voulant faire des études pour l'établissement de chemins de fer, auront besoin de pénétrer dans les propriétés privées, devront préalablement demander l'autorisation du ministère des travaux publics, qui, dans le cas où il accordera cette autorisation, en préviendra les autorités locales.

ART. 2.

Les demandes d'autorisation sont présentées au ministère des travaux publics accompagnées d'un mémoire détaillé, qui indiquera les points principaux du tracé, le but dans lequel la ligne est créée, les conditions d'établissement de la voie et de ses dépendances, l'époque à laquelle les travaux seront achevés

(*) La présente loi remplace celle du 10 avril 1895, dont le texte a été publié dans les *Annales des Ponts et Chaussées*, année 1896, mois de mai, p. 682.

et la ligne mise en exploitation, les conditions de l'exploitation, ainsi que les tarifs du transport.

Dans le cas où plusieurs demandes de concession seraient présentées pour une même ligne, le ministère admettra celle qui lui paraîtra la plus avantageuse, en donnant la préférence, à conditions égales, à celle émanant de Roumains.

ART. 3.

Le ministère des travaux publics procèdera, pour chaque demande, à une enquête *de commodo et incommodo* et prendra l'avis des conseils communaux et des conseils généraux des départements respectifs.

Après l'expiration du délai de quatre mois à compter de la réception de la demande et après avoir statué sur toutes les réclamations qui auront pu se produire, le ministère soumettra la demande au Conseil des ministres, et, en cas d'approbation, donnera l'autorisation demandée, en déclarant les travaux d'utilité publique en vertu de la présente loi.

La déclaration d'utilité publique se fait par décret royal.

L'autorisation devient nulle de plein droit, si la construction de la ligne n'est pas commencée dans les deux ans qui suivent l'obtention de l'acte de concession.

Dans le cas où la ligne ne serait pas mise en exploitation au terme fixé, le ministère des travaux publics annulera la concession, à moins que le Conseil des ministres, appréciant les circonstances, ne trouve bon d'accorder une prolongation du terme.

La concession reste annulée si la ligne n'est pas mise en exploitation dans le délai de cinq ans à compter du jour de la concession, sauf les cas de force majeure à apprécier par le Conseil des ministres.

ART. 4.

L'État se réserve la construction et l'exploitation des lignes ci-après désignées : de Dorohoi à Noua-Soulitza, de Podul Iloaei à Hârlau, Botoshani et Todiréni, de Moinesti à Bacau, de Piatra à Priscani, de Bacau à Berlad, de Roman à Buhaesti, de Técuci à Faurei, de Focshani à Braila, de Buzeu à Patarlage-frontière, de Ploesti à Urzicéni et Slobozia, Ploesti à Tìrgoviste, Piatra-

Néamtz à Falticéni-frontière, Néamtz à Pascani, Ploesti à Valéni-de-munte-frontière, Bucarest à Urzicéni et Buzeu, Bucarest à Olténitza, Bucarest à Caracal et Craiova, Pitesti à Giurgévo, Tergu-Jiu à Vâlcan, Curtéa d'Argesch à Calimanesti, Craiova à Béchet, Medgidié à Toulcea, Medgidié à Mangalia et Craiova à Gruia.

ART. 5.

En outre, le Gouvernement ne pourra concéder aucune ligne des catégories suivantes :

1° Prolongement d'une des lignes de l'État ou jonction de deux stations des lignes de l'État ;

2° Ligne aboutissant à la frontière ;

3° Ligne reliant le Danube à une localité située à moins de 30 kilomètres de distance d'une gare actuellement existante ou qui serait établie sur une des lignes dont la construction est réservée à l'État, et qui aurait plus de 50 kilomètres de longueur. Cependant l'État pourra concéder des lignes d'intérêt local perpendiculaires à son réseau allant à Turn-Séverin ;

4° Ligne pouvant créer une concurrence à une ligne de l'État ou nuire d'une manière quelconque aux intérêts généraux de l'État.

ART. 6.

En outre des facilités d'expropriation résultant de la déclaration d'utilité publique, les lignes d'intérêt local jouiront aussi des avantages suivants :

a) Cession gratuite, sur les propriétés de l'État et sur celles appartenant au domaine de la Couronne, du terrain nécessaire pour la voie et ses accessoires ;

En ce qui concerne les propriétés des communes et des départements, leur cession gratuite pourra de même avoir lieu avec le consentement des autorités locales compétentes ;

b) Utilisation de la zone de servitude des routes de toutes catégories, quand le ministère le croira possible et dans les conditions qu'il prescrira ;

c) Taxe des transports en wagon avec chargement complet sur les chemins de fer de l'État au tarif maximum de 3 centimes par tonne et par kilomètre, pendant la durée des tra-

vaux de la ligne, pour tous les matériaux de provenance indigène nécessaires à la construction ;

d) Dispense de poser des barrières et des clôtures, dans le cas où il n'y aura pas de service de nuit (de six heures du soir à six heures du matin) ;

e) Droit de raccorder ces lignes de chemin de fer avec les lignes de l'État, dans les conditions qui seront déterminées par le ministère pour chaque ligne.

Les frais de raccordement seront à la charge des constructeurs, mais les travaux seront exécutés par le ministère des travaux publics.

Le service d'exploitation dans les gares de jonction sera fait par l'État, dans les conditions qui seront établies dans le règlement d'application de la loi et conformément aux dispositions spéciales de l'acte de concession ;

f) Exonération pendant vingt ans, à partir de la date de l'autorisation, des taxes de douane pour les matériaux de construction et d'exploitation, à l'exception du bois, du ciment, de la chaux, de la pierre et de tous autres matériaux que le pays produit en quantité suffisante.

Ces exonérations seront accordées par le Conseil des ministres, sur la proposition du ministre des travaux publics et conformément à l'avis d'une commission composée du directeur général des chemins de fer de l'État, du président du conseil technique et du directeur des douanes ;

g) Dispense, pendant le même temps, des taxes de timbre et d'enregistrement, ainsi que de tout impôt envers l'État, le département ou la commune, à l'exception de celles auxquelles sont soumises les voies ferrées de l'État, des taxes de timbres relatifs aux actes de procédure contentieuse et des droits de mutation ;

h) Le ministre des travaux publics pourra de même dispenser le concessionnaire d'installer une ligne de télégraphe, dans le cas où il n'y aura pas de croisement de trains sur la ligne et s'il juge que cette installation n'est pas indispensable pour la sécurité de l'exploitation.

ART. 7.

Les tarifs prévus dans l'acte de concession seront considérés comme un maximum et ne pourront être augmentés qu'avec

l'approbation du ministre des travaux publics. Tous les tarifs, ainsi que leurs modifications, seront portés à la connaissance des intéressés, avant d'être mis en vigueur, au moyen de publications détaillées. Ils seront appliqués d'une manière égale à tous les voyageurs et à tous les transports de marchandises qui seront dans des conditions identiques.

Toute augmentation de tarif ne pourra entrer en vigueur que trois mois après sa publication.

Les horaires des trains de voyageurs seront approuvés par le ministre des travaux publics avant d'être mis en application.

ART. 8.

La vitesse des trains sera fixée par les administrations respectives, sans pouvoir dépasser un maximum qui sera prescrit par le ministère des travaux publics.

ART. 9.

Les concessionnaires de lignes sont tenus de soumettre au ministère des travaux publics, avant de les exécuter, tous les projets de travaux.

Ces travaux ne pourront être exécutés qu'après avoir été définitivement approuvés par le ministère, qui devra communiquer cette autorisation au concessionnaire dans le délai maximum de trois mois à compter de la date de la remise des projets.

Si, dans le cours de l'exploitation, l'entretien de la ligne ou du matériel roulant n'est pas fait d'une manière satisfaisante, et peut de ce fait présenter un danger pour la sécurité publique, le ministère aura le droit, à la suite d'un examen technique, d'interdire la circulation jusqu'à ce que l'administration de la ligne ait exécuté les réparations prescrites par le ministère.

ART. 10.

Les administrations de ces lignes sont obligées, sous peine de perdre leur droit à l'exploitation, de se soumettre, pour l'exploitation de leurs voies ferrées, aux dispositions du règlement d'exploitation et de sûreté publique qui sera dressé par le ministère des travaux publics et publié par décret royal.

Ce règlement comprendra des dispositions relatives à l'examen

périodique de toutes les installations mécaniques et du matériel roulant.

ART. 11.

En cas de guerre et tant que durera l'état de guerre, l'État aura le droit d'occuper et d'exploiter toutes les lignes qui seront réclamées par l'administration militaire.

Dans ce cas, l'État paiera aux propriétaires des lignes occupées, en outre des indemnités dues pour détériorations éventuelles, une indemnité pour les revenus de la ligne, qui sera calculée d'après la moyenne des revenus des trois dernières années avant l'occupation, constatée conformément aux dispositions de l'article 15 de la présente loi.

ART. 12.

Pour les lignes ferrées d'intérêt local qui seront mises au service du public pour le transport des voyageurs et des marchandises, l'État bénéficiera du 2 0/0 du revenu brut, après trente ans à dater de la mise en exploitation.

Après quatre-vingt-dix ans, ces mêmes lignes deviendront de droit propriété de l'État sans aucune indemnité.

ART. 13.

Les concessionnaires seront obligés de présenter au ministère des travaux publics, dans le premier semestre de chaque année, le bilan général de l'exploitation de l'année précédente et de mettre à la disposition dudit ministère, à quelque moment que ce soit, tous les registres de comptabilité et actes requis.

ART. 14.

L'État se réserve le droit de racheter, après un délai de vingt ans à compter de la mise en exploitation, les lignes de chemin de fer d'intérêt local qui présenteront un caractère d'intérêt général bien constaté par une commission spéciale.

ART. 15.

Pour fixer le prix de ce rachat, on prendra pour base :

a) L'évaluation des constructions et des installations au moment du rachat ;

b) Le revenu net moyen des cinq dernières années d'exploitation, c'est-à-dire la différence entre le revenu brut et les frais d'exploitation capitalisés sur la base de 5 0/0.

ART. 16.

Il sera procédé aux constatations dont il est question à l'article précédent par une commission composée de cinq ingénieurs-arbitres, dont deux nommés par le ministère des travaux publics et deux par l'administration de la ligne. Le cinquième sera tiré au sort par les quatre premiers sur une liste de vingt noms, proposés, à raison de dix, par chacune des parties.

ART. 17.

La cession volontaire d'une ligne concédée, ainsi que la fusion de plusieurs lignes, ne pourront avoir lieu qu'avec l'autorisation du Gouvernement.

En cas d'abandon d'une ligne, soit par le concessionnaire lui-même, soit par les ayants-droit, la ligne devient, sans indemnité, propriété de l'État. Dans ce cas, l'État a la faculté de racheter le matériel roulant.

Lorsqu'une ligne déclarée en faillite sera mise en liquidation, la masse des créanciers ne pourra la transmettre à un nouveau concessionnaire qu'avec le consentement du Gouvernement. Elle pourra néanmoins continuer l'exploitation.

Le règlement pour l'application de la présente loi déterminera les cas dans lesquels la ligne sera considérée comme abandonnée et les conditions dans lesquelles les ayants-droit pourront continuer l'exploitation.

Dans le cas où la masse des créanciers ne voudra pas continuer l'exploitation ou ne pourra pas la céder à un nouveau concessionnaire, la ligne deviendra, sans indemnité, propriété de l'État, qui aura la faculté de racheter le matériel roulant.

Les dispositions du présent article ne sont applicables qu'aux lignes faisant un service public de transport.

ART. 18.

L'acte de concession établira les conditions du transport des lettres, des colis postaux, des militaires, des effets militaires et

des détenus, sur la ligne concédée, ainsi que les conditions pour l'expédition des télégrammes officiels et privés par le service télégraphique de ces lignes.

ART. 19.

Les concessionnaires sont obligés de permettre le raccordement des autres lignes avec celles qui leur sont concédées, dans le cas où ce raccordement est autorisé par le ministère des travaux publics.

ART. 20.

Les voies ferrées destinées à desservir exclusivement une fabrique, une mine, une carrière, une exploitation agricole ou forestière, etc., et qui ne font pas un service public de transport, ne sont soumises au régime créé par la présente loi qu'en ce qui concerne les mesures de sûreté prescrites en vertu de l'article 10.

Pour la construction de ces dernières lignes, les intéressés n'auront besoin que de l'autorisation du ministère des travaux publics, et même cette autorisation ne sera nécessaire que dans le cas où la ligne conduirait à une autre voie ferrée ou à une voie navigable ou flottable.

ART. 21.

Les lignes concédées en vertu de la présente loi appartiendront au domaine public. Elles ne pourront être hypothéquées ni soumises à aucun acte de droit réel, le droit du concessionnaire sur ces lignes étant un droit purement mobilier.

ART. 22.

Un règlement d'administration publique déterminera l'application de la présente loi dans tous ses détails.

PERSONNEL.

(N° 269)

I. — INGÉNIEURS.

1° PROMOTION.

Décret du 11 octobre 1898. — M. **Lenthéric** (Charles), Ingénieur en Chef de 1re classe, est nommé Inspecteur Général de 2e classe hors cadres, pour prendre rang à dater du 1er novembre 1898.

2° RETRAITE.

	Date d'exécution.
M. **Moïse**, Ingénieur en Chef de 1re classe.....	27 oct. 1898

3° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Nicou**, Ingénieur en Chef de 1re classe.....	13 sept. 1898
M. **Havé**, Ingénieur ordinaire de 1re classe.....	30 sept. 1898

4° DÉCISIONS DIVERSES.

Arrêté du 16 septembre 1898. — M. **Fontès**, Ingénieur en Chef de 1re classe, détaché au service du Ministère de l'Agriculture, est chargé, à la résidence de Toulouse, du service ordinaire du département de la Haute-Garonne, du service hydrométrique du bassin particulier de la Garonne, — 1re section, et des bassins de l'Ariège, de l'Arize et du Salat, — 1re et 2e sections, et du service des études du chemin de fer de ceinture de Toulouse, en remplacement de M. **Courtois**, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Décision du 1er octobre 1898. — Le service du Contrôle de l'exploitation du raccordement direct, à Pons, des lignes de Bordeaux et de Royan (réseau de l'Etat), est rattaché, savoir :

1° Pour le Contrôle de la voie et des bâtiments :

Au 3e arrondissement d'Ingénieur ordinaire à Bordeaux;

2° Pour le Contrôle de l'exploitation technique :

Au 3e arrondissement d'Ingénieur ordinaire à Bordeaux;

3° Pour le Contrôle de l'exploitation commerciale :

A la 2e circonscription d'inspecteur particulier à Tours;

4° Pour la surveillance administrative :

Au Commissariat de Saintes.

Arrêté du 3 *octobre*. — Le service ordinaire du département du Morbihan et le service du canal de Nantes à Brest (2e section) sont réorganisés ainsi qu'il suit, par suite de la suppression du poste d'Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Ploërmel.

1° *Service ordinaire.*

Le nombre des arrondissements d'Ingénieur du service ordinaire du département du Morbihan est réduit de quatre à trois. L'arrondissement de l'Est (Ploërmel) est supprimé et les subdivisions qui le composent sont rattachées, savoir :

Les subdivisions de Ploërmel et de Malestroit, à l'arrondissement du Sud (M. **Lebert,** Ingénieur ordinaire à Vannes);

La subdivision de Josselin, à l'arrondissement du Nord (M. **Le Plénier,** Sous-Ingénieur à Pontivy).

2° *Service du canal de Nantes à Brest* (2e *section*).

La subdivision de Josselin est distraite du 1er arrondissement du service du canal de Nantes à Brest (2e section), précédemment confiée à l'Ingénieur ordinaire en résidence à Ploërmel, et rattachée au 2e arrondissement (M. **Le Plénier,** Sous-Ingénieur à Pontivy).

Le 1er arrondissement ainsi réorganisé est réuni aux attributions de M. **Lebert,** Ingénieur ordinaire à Vannes.

La subdivision de Glomel, qui fait actuellement partie du 2e arrondissement du même service (Pontivy), est réunie au 3e arrondissement (M. **Barrat,** Conducteur principal faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire à Châteaulin).

Ces dispositions auront leur effet à dater du 1er janvier 1899.

Du 1er octobre 1898 au 1er janvier 1899, M. **Lebert**, Ingénieur ordinaire à Vannes, est chargé de l'intérim du service de l'arrondissement de Ploërmel, tel qu'il est actuellement organisé.

Arrêté du 5 octobre 1898. — M. **Robert** (René), Conducteur de 1re classe, attaché au service ordinaire du département du Gard, est chargé, dans le département du Cantal, de l'intérim des fonctions d'Ingénieur du service ordinaire de l'arrondissement de Murat et du 4e arrondissement (ligne de Bort à Neussargues) du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Soulié**, en remplacement de M. **Thibeaud**, appelé à une autre destination.

Arrêté du 7 octobre. — L'emploi d'Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées vacant, à la résidence du Mans, par suite du départ de M. **Quinquet**, est supprimé.

Le service ordinaire du département de la Sarthe, qui constitue actuellement deux arrondissements d'Ingénieur ordinaire, formera à l'avenir un arrondissement unique, qui est confié à M. **Nanot**, Ingénieur ordinaire au Mans.

M. **Nanot** est d'ailleurs attaché au service de la navigation de la Sarthe et du Loir, en remplacement de M. **Quinquet**.

Il n'est rien changé à ses autres attributions.

Arrêté du 11 octobre. — M. **Lenthéric**, nommé Inspecteur général hors cadres à dater du 1er novembre 1898, reste chargé, en cette qualité, de la mission spéciale, ayant pour objet une étude générale sur les côtes de l'Océan Atlantique, qui lui a été confiée par décision du 26 juin 1896.

Idem. — L'emploi d'Ingénieur en Chef du service spécial du canal du Rhône à Cette occupé, à la résidence de Nîmes, par M. **Lenthéric**, est supprimé.

Ce service est rattaché aux attributions de l'Ingénieur en Chef du service ordinaire du département du Gard.

II. — CONDUCTEURS.

1° NOMINATIONS.

Sont nommés Conducteurs de 4e classe, les candidats déclarés admissibles dont les noms suivent :

15 *octobre* 1898. — M. **Dejean** (Pierre), adjudant (déclaré admissible par la Commission instituée par la loi du 18 mars 1889, sur le rengagement des sous-officiers), Ariège, service des études et travaux du chemin de fer de Saint-Girons à Foix.

17 *octobre*. — M. **Frégez** (Ernest), Commis, Concours de 1895, — n° 33, Pas-de-Calais, service ordinaire.

Idem. — M. **Jau** (Jean), Concours de 1897, — n° 25, mis à la disposition du Ministre des Colonies, pour remplir les fonctions d'Agent voyer de la ville de Kayes, au Soudan.
Il est placé dans la situation de service détaché.

2° CONGÉ.

7 *octobre* 1898. — Un congé d'un an, sans traitement, est accordé, pour affaires personnelles, à M. **d'Erneville** (Georges), Conducteur de 1re classe, détaché au service des Travaux publics du Sénégal.

3° DISPONIBILITÉ.

23 *septembre* 1898. — M. **Bazile** (Aimé), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de la Manche, est mis en disponibilité, avec demi-traitement, pour raisons de santé.

15 *octobre*. — M. **Boutiaux** (Charles), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de la Seine, au service de la 3e section de la navigation de la Seine, est mis en disponibilité, avec demi-traitement, pour raison de santé, pendant un an.

4° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Duron** (Félix), Conducteur principal, Creuse, service du Contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer d'Orléans........................	19 sept. 1898
M. **Mesnil** (Auguste), Conducteur de 2e classe, Eure-et-Loir, service des études et travaux du chemin de fer de La Loupe à Brou..............	22 sept. 1898
M. **Matet** (Charles), Conducteur principal, Aveyron, service ordinaire et service hydrométrique du bassin du Tarn...............................	11 oct. 1898
M. **Meret** (Émile), Conducteur de 1re classe, Loiret, service ordinaire.........................	12 oct. 1898
M. **Gaugé** (Célestin), Conducteur principal, en congé illimité au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Est.............................	13 oct. 1898

5° DÉCISIONS DIVERSES.

29 *septembre* 1898. — M. **Henry** (Émile), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département d'Oran, est mis en retrait d'emploi sans traitement.

1er *octobre*. — M. **Gendre** (François), Conducteur de 1re classe attaché, dans le département de Lot-et-Garonne, au service de la navigation de la Garonne, passe dans le département de Tarn-et-Garonne, au service du canal latéral à la Garonne.

Idem. — MM. **Lassence** (Alexandre), Conducteur de 1re classe, **Raynaud** (Louis) et **Laprie** (Guillaume), Conducteurs de 2e classe attachés, dans le département de Lot-et-Garonne, au service de la navigation de la Garonne, passent au service du canal latéral à la Garonne, même département.

Idem. — M. **Dupeyron** (Pierre), Conducteur principal attaché, dans le département de la Haute-Garonne, au service du Contrôle de l'exploitation du canal du Midi, passe au service de l'entretien du même canal, même département.

Idem. — M. **Bonnet** (Germain), Conducteur de 1re classe, détaché au service de la Compagnie des canaux du Midi, est attaché, dans le département de l'Hérault, au service du canal du Midi.

1er *octobre* 1898. — M. **Durand** (Pierre), Conducteur de 1re classe, détaché au service de la Compagnie des canaux du Midi, est attaché, dans le département de l'Aude, au service du canal du Midi.

Idem. — M. **Sentenac** (Jean), Conducteur de 1re classe, détaché au service de la Compagnie des canaux du Midi, est attaché, dans le département de la Haute-Garonne, au service du canal du Midi et du canal latéral à la Garonne.

Idem. — M. **Viguier** (Eugène), Conducteur de 1re classe détaché au service de la Compagnie des canaux du Midi, est attaché, dans le département de l'Aude, au service du canal du Midi.

Idem. — M. **Gout** (Pascal), Conducteur de 2e classe, détaché au service municipal de la Ville de Narbonne, est attaché, dans le département de l'Aude, au service du canal du Midi.

Idem. — M. **Espérou** (Isidore,) Conducteur de 2e classe, en congé illimité au service de la Compagnie des chemins de fer du Midi, est remis en activité et attaché, dans le département de la Haute-Garonne, au service du canal du Midi.

Idem. — M. **Galy** (Bernard), Conducteur de 2e classe, détaché au service vicinal du département de l'Aude, est attaché au service du canal du Midi, même département.

Idem. — M. **Valard** (Paul), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de la Haute-Garonne, au service de la navigation de la Garonne, passe au service du canal latéral à la Garonne, même département.

Idem. — M. **Rossano** (Alexandre), Conducteur de 3e classe, détaché au service maritime du département de l'Hérault, passe au service du canal du Midi, même département.

5 *octobre.* — M. **Fontanel** (Marie), Conducteur de 3e classe, détaché au service vicinal du département de l'Aude, passe au service ordinaire du même département.

Idem. — M. **Renard** (Philippe), Conducteur de 3e classe, détaché au service municipal de la Ville de Nevers, est attaché au service ordinaire du département de Saône-et-Loire.

5 *octobre* 1898. — Est rapporté l'arrêté du 5 septembre 1898, par lequel M. **Michel** (Jules), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département des Alpes-Maritimes et au service du Contrôle des études et travaux du chemin de fer de Saint-André à Puget-Théniers, a été affecté au service ordinaire du département de l'Aude.

M. **Michel** conserve son emploi dans le département des Alpes-Maritimes.

6 *octobre*. — MM. **Bouet** (Théodore), Conducteur principal, et **Feillou** (Frédéric), Conducteur de 1re classe, attachés, dans le département de la Haute-Garonne, au service de la navigation de la Garonne et du Contrôle du canal latéral à ce fleuve, restent exclusivement attachés au service ordinaire du même département.

Idem. — M. **Larrue** (Paul), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Haute-Garonne, au service de la navigation de la Garonne, passe au service ordinaire du même département.

8 *octobre*. — M. **Fontan** (Joseph), Conducteur principal attaché, dans le département d'Indre-et-Loire, au service de la 3e section de la navigation de la Loire, passe au service ordinaire du même département.

Idem. — M. **Rigaud** (Pierre), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département d'Ille-et-Vilaine, au service du Contrôle des études et travaux des chemins de fer de Châteaubriant à Ploërmel et de La Brohinière à Dinan, passe au service ordinaire du même département.

Il conserve d'ailleurs ses attributions actuelles.

Idem. — M. **Amann** (Auguste), Conducteur de 1re classe attaché, dans le département de la Haute-Vienne, au service des études et travaux du chemin de fer de Bourganeuf à Felletin, est attaché, en outre, au service du Contrôle des études et travaux des chemins de fer d'Uzerche à Tulle et de Seilhac à Treignac.

15 *octobre*. — M. **Monceu** (Jean), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de l'Aude, au service des études et travaux du chemin de fer de Quillan à Rivesaltes, passe au service ordinaire du département des Pyrénées-Orientales.

15 *octobre* 1898. — M. **Lannes** (Edouard), Conducteur de 3ᵉ classe attaché, dans le département de l'Ariège, au service des études et travaux du chemin de fer de Saint-Girons à Foix, passe, dans le département de l'Aude, au service des études et travaux du chemin de fer de Quillan à Rivesaltes.

18 *octobre*. — M. **Gouverne** (Paul), Conducteur de 4ᵉ classe détaché au service municipal de la Ville de Troyes, est attaché au service ordinaire du département de la Nièvre.

19 *octobre*. — Est rapporté l'arrêté du 12 septembre 1898, par lequel M. **Thomas** (François), Conducteur de 1ʳᵉ classe attaché, dans le département de la Seine-Inférieure, au service maritime, — 1ʳᵉ section, a été mis en congé illimité et autorisé à entrer au service de la Compagnie du chemin de fer Métropolitain de Paris.

Il conserve son emploi dans le département de la Seine-Inférieure.

21 *octobre*. — M. **Baur** (Charles), Conducteur de 2ᵉ classe attaché, dans le département de la Seine, au service spécial du Contrôle des lignes en exploitation, en construction ou à construire dans Paris, passe au service du Contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer de l'Ouest, même département.

L'Éditeur-Gérant : Vᵛᵉ Ch. Dunod.

TOURS. — IMPRIMERIE DESLIS FRÈRES, 6, RUE GAMBETTA.

DÉCRETS.

(N° 270)

[28 avril 1898]

Décret approuvant le traité passé entre la compagnie du chemin de fer d'Orléans et la société des Batignolles pour la construction et l'exploitation des lignes d'Uzerche à Tulle, de Seilhac à Treignac, et de Tulle à Argentat.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est approuvé le traité passé, le 30 décembre 1897, entre la compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans et la société de construction des Batignolles, pour la construction et l'exploitation des lignes à voie étroite d'Uzerche à Tulle, de Seilhac à Treignac et de Tulle à Argentat.

Art. 2. — La prime d'économie qui pourra revenir à la compagnie d'Orléans, sur les frais de construction, par application de l'article 5 du traité annexé au présent décret, sera inscrite au compte de premier établissement.

Art. 3. — En cas de rétrocession, le traité devra être approuvé dans la même forme que le traité ci-joint.

TRAITÉ

POUR LA CONSTRUCTION ET L'EXPLOITATION DES LIGNES D'UZERCHE A TULLE, DE SEILHAC A TREIGNAC ET DE TULLE A ARGENTAT.

Entre la compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans, représentée par M. Heurteau, son directeur, élisant domicile au siège de ladite

société à Paris, autorisé par décision du conseil d'administration de ladite compagnie, en date du 17 décembre 1897,

D'une part;

Et la société de construction des Batignolles, dont le siège est établi à Paris, 176, avenue de Clichy, représentée par M. Jules Gouin, administrateur autorisé par décision du conseil d'administration de ladite société, en date du 10 décembre 1897,

D'autre part;

Vu la convention entre le Ministre des travaux publics et la compagnie d'Orléans en date du 17 juin 1892, et par application des articles 7 et 9 de ladite convention.

Il a été convenu ce qui suit:

Art. 1er. — La compagnie donne à bail à la société de construction des Batignolles, qui l'accepte, l'exploitation des lignes d'intérêt général d'Uzerche à Tulle, Seilhac à Treignac et Tulle à Argentat, et charge ladite société de la construction de ces lignes aux lieu et place de la compagnie, le tout par application des articles 7 et 9 de la convention du 17 juin 1892.

Art. 2. — Pour la construction et l'exploitation de ces lignes, la société de construction des Batignolles se conformera aux conditions fixées par ladite convention et satisfera complètement à ces conditions, comme devrait le faire la compagnie d'Orléans elle-même.

Art. 3. — Tous les projets et toutes les dispositions, tant pour la construction que pour l'exploitation, seront dressés par la société de construction des Batignolles, mais devront être arrêtés avec la compagnie d'Orléans avant d'être soumis par ladite compagnie, s'il y a lieu, à l'approbation ministérielle.

Les règlements d'exploitation à soumettre par la compagnie d'Orléans à l'approbation ministérielle, pour être appliqués sur les lignes précitées, seront autant que possible analogues à ceux en vigueur sur les réseaux des chemins de fer d'intérêt local.

La construction et l'exploitation seront faites sous le contrôle de l'État, conformément aux conventions du cahier des charges de la compagnie d'Orléans.

La voie, les bâtiments, le matériel fixe et roulant et toutes leurs dépendances seront constamment maintenus en aussi bon état d'entretien que les parties correspondantes des lignes secondaires entretenues par la compagnie d'Orléans elle-même.

Cette compagnie aura la faculté de faire toutes inspections qu'elle ugera utiles pour s'assurer de l'exécution de la clause ci-dessus.

Art. 4. — La société de construction des Batignolles pourvoira à toutes les dépenses d'établissement, infrastructure et superstructure.

Elles seront échelonnées par exercice, suivant les indications qui seront données par la compagnie à ladite société, en tenant compte des autorisations que la compagnie recevra de l'administration des travaux publics.

Ces dépenses seront évaluées à une somme maximum globale, qu sera déterminée ainsi qu'il suit : elle se composera de la somme allouée par l'État à la compagnie, ainsi qu'il est dit à l'article 7 de la convention du 17 juin 1892, après qu'on en aura déduit :

1° Les dépenses représentant les travaux que la compagnie et la société de construction des Batignolles en distrairont d'un commun accord ;

2° Une fraction égale à 2 0/0 dudit forfait représentant les dépenses, que la compagnie aura à faire pour avances de fonds à ladite société et pour frais de la surveillance que la compagnie aura à exercer pendant la construction.

Art. 5. — Le remboursement des dépenses d'établissement prévues à l'article 4 ci-dessus sera fait mensuellement par la compagnie à la société de construction des Batignolles. A cet effet, celle-ci remettra à la fin de chaque mois ses comptes mensuels comprenant :

1° Toutes les sommes qu'elle aura dépensées dans un but d'utilité pour les études, les frais de contrôle, la construction et la mise en exploitation de la ligne et de ses dépendances ;

2° 15 0/0 du montant des dépenses portées en compte en vertu du paragraphe précédent pour frais généraux, frais d'administration et avances de capitaux.

L'ensemble de ces dépenses remboursables, y compris les 15 0/0, ne pourra, bien entendu, être supérieur à la somme maximum globale fixée ainsi qu'il est dit à l'article précédent.

S'il est réalisé une économie sur cette dépense maximum, elle sera payée par moitié à la société de construction des Batignolles à titre de prime d'économie, l'autre moitié restant acquise à la compagnie d'Orléans.

Sur les payements mensuels définis ci-dessus, il sera retenu une somme de 2 0/0 à titre de garantie de la bonne exécution des travaux. Cette somme sera placée en obligations de la compagnie au nom de la société de construction des Batignolles ; les obligations resteront dans les caisses de la compagnie ; les arrérages seront payés à ladite société ; cette somme, jointe à celle stipulée à l'article 18 ci-après, constituera le cautionnement de la société et lui sera remboursée comme il est spécifié audit article 18.

Le compte des dépenses de premier établissement sera clos le 31 décembre de l'année qui suivra la mise en exploitation complète des trois lignes.

Art. 6. — La compagnie d'Orléans pourvoira directement aux travaux d'appropriation des gares de jonction avec son réseau à voie normale. Elle fournira à la société de construction des Batignolles le matériel roulant, le mobilier et l'outillage ; les effectifs et les types de ces fournitures seront arrêtés d'un commun accord sur des bases analogues à celles qui sont adoptées sur les lignes à voie étroite de même importance.

Art. 7. — Les horaires des trains et les tarifs seront soumis par la

compagnie d'Orléans à l'approbation du Ministre des travaux publics, après avoir été arrêtés d'un commun accord entre la compagnie et la société de construction des Batignolles, dans les conditions fixées par les articles 5 et 8 de la convention du 17 juin 1892.

La compagnie d'Orléans se réserve d'ailleurs le droit d'effectuer de bout en bout par ses lignes à voie normale, sans les faire transiter effectivement par la ligne à voie étroite d'Uzerche à Tulle, les transports pour lesquels la plus courte distance servant au calcul de la taxe s'établirait en empruntant au transit cette ligne à voie étroite; et, dans ce cas, la taxe totale du transport restera intégralement acquise à la compagnie. Il est stipulé, en outre, que le trafic local des gares communes entre elles sera attribué à la ligne la plus courte.

Le reste du service de l'exploitation sera réglé par la société de construction des Batignolles suivant ses propres convenances.

Art. 8. — La société de construction des Batignolles supportera toutes les dépenses relatives à l'exploitation, à l'entretien et au renouvellement de la voie, des bâtiments, du matériel fixe ou roulant, de l'outillage, du mobilier, etc., aux impôts, patentes et frais de contrôle, aux assurances, aux accidents quelle qu'en soit la cause, aux incendies, indemnités pour pertes, retards, avaries, etc., et, en général, à toutes les dépenses qui incombent au compte d'exploitation.

Art. 9. — Les gares communes avec le réseau à voie normale devant être appropriées au service commun, il ne sera perçu aucun loyer pour l'usage de ces gares communes. La société de construction des Batignolles, dans ces gares, pourra se servir de l'eau disponible dans le réservoir alimenté par la compagnie d'Orléans moyennant un prix au mètre cube qui sera établi d'un commun accord d'après le prix de revient, sans tenir compte du loyer des installations.

Le service des voyageurs, de la grande vitesse, des marchandises, du transbordement et du télégraphe dans les gares communes, sera fait par les soins de la compagnie d'Orléans. Les agents de ces gares opéreront aux risques de la société de construction des Batignolles pour tout ce qui concerne le trafic intéressant les lignes à voie étroite Cette société fournira à ses frais les billets, registres et imprimés nécessaires à son service.

Les dépenses d'exploitation de ces gares seront réparties entre les lignes à voie étroite et les lignes à voie normale aboutissant à la même gare, suivant la formule ci-après.

On considérera séparément:

a) Le nombre des unités de trafic local expédiées ou reçues par la gare commune pour le compte des lignes à voie étroite;

b) Le nombre des unités de trafic local expédiées ou reçues pour le compte des lignes à voie normale;

c) Le nombre des unités de trafic ayant transité des sections à voie normale sur les sections à voie étroite dans la gare commune, ou *vice versa*.

d), étant le total des dépenses communes, la part des lignes à voie étroite sera donnée par la formule $\frac{ad}{a + b + c}$ et celle des lignes à voie normale par la formule $\frac{(b + c) d}{a + b + c}$.

Pour le décompte du nombre des unités de trafic, on comptera chaque tonne de marchandise expédiée ou reçue en grande ou en petite vitesse comme équivalant à 10 voyageurs; chaque tête de gros bétail comme équivalant à 10 voyageurs; chaque tête de bétail de moyenne ou de petite taille comme équivalant à 5 voyageurs. Il ne sera pas tenu compte des bagages, marchandises diverses, finances, valeurs, objets d'art, chiens, voitures, pompes funèbres, etc., non taxés au poids.

Le trafic local ne comprend que les voyageurs et les marchandises en provenance ou à destination de la gare commune, à l'exclusion de tout ce qui continue ou est réexpédié par voie de fer.

Les lignes à voie étroite, remboursant au réseau à voie normale une part de toutes les dépenses d'exploitation des gares communes, participeront dans la même proportion aux recettes accessoires des gares, telles que location de buffets, vente de livres, redevances pour affichages, locations faites à divers, etc.

Les perceptions de magasinage effectuées dans les gares communes, en exécution des tarifs généraux des deux réseaux, seront attribuées exclusivement à l'administration qui aura effectué le dernier transport de la marchandise donnant lieu à ces perceptions.

Les propositions ayant pour objet la fixation des tarifs à percevoir pour le transbordement des marchandises, voitures, animaux, etc., seront concertées entre la compagnie d'Orléans et la société de construction des Batignolles. Les taxes perçues à l'occasion de ces opérations seront partagées par moitié entre la compagnie et la société de construction des Batignolles.

Resteront en dehors de la communauté toutes les installations de traction et d'alimentation d'eau.

Troncs communs. — S'il y a lieu d'établir aux abords des gares communes des troncs communs en voies mixtes à trois ou quatre rails, le mode d'exploitation et les redevances seront fixés de la manière suivante :

L'entretien de la voie mixte sera assuré par la compagnie d'Orléans, et la moitié des dépenses de cet entretien lui sera remboursée par la société de construction des Batignolles.

Les frais d'entretien des bifurcations, des traversées de voie à niveau, des pénétrations de la voie étroite dans la voie normale, les frais relatifs au gardiennage et à la manœuvre des aiguilles, signaux et appareils de sécurité établis en ces points, seront partagés par moitié entre les deux administrations.

Les conséquences des accidents qui pourraient survenir sur le tronc commun, aux bifurcations et traversées, seront à la charge de celle des deux administrations dont le personnel ou le matériel aura causé l'ac-

cident. Ces conséquences seront partagées par moitié, si l'accident est causé par du matériel commun ou par un agent opérant pour le service commun.

Art. 10. — Les recettes de l'exploitation et toutes celles qui seront faites par la société de construction des Batignolles sur les lignes précitées seront versées dans les caisses de la compagnie d'Orléans.

Les dépenses de cette société pour l'exploitation des lignes seront prélevées sur les sommes ainsi encaissées au moyen de mandats établis sur demandes émanant de la direction, payables à la résidence du chef d'exploitation et acquittés par lui.

Le mouvement de fonds qui sera le résultat de ces encaissements et de ces prélèvements sera constaté par un compte courant sans intérêts, ouvert à cet effet sur les livres des deux parties contractantes.

Chaque semaine, la société de construction des Batignolles remettra à la compagnie d'Orléans l'état des recettes à l'expédition de ses gares pendant la semaine précédente, lesquelles seront comprises dans les recettes générales du réseau d'Orléans à publier dans le *Journal officiel*.

Les indemnités pour pertes et avaries, retards, etc., intéressant les relations de trafic seront réglées d'office par l'une ou l'autre partie et réparties entre elles au prorata kilométrique des parcours sur les lignes à voie étroite précitées et sur les lignes à voie normale du réseau d'Orléans.

Art. 11. — La compagnie d'Orléans aura le droit de contrôler la gestion de la société de construction des Batignolles, et notamment toutes les opérations comptables en recettes et en dépenses et de prendre connaissance de toutes les pièces. Pour la couvrir de ce contrôle, il lui sera attribué mensuellement une somme égale à 1 0/0 des recettes brutes.

La société de construction des Batignolles tiendra un compte exact de toutes les recettes et de toutes les dépenses.

Le compte des recettes comprendra non seulement les recettes directes dues au trafic, impôts déduits, mais aussi les péages et les produits indirects et notamment les locations de terrains, de buffets, de bibliothèques, taxe d'affichage, etc. Le compte des dépenses comprendra les dépenses réelles d'exploitation locale, les frais de contrôle à verser à l'État, ceux attribués à la compagnie par le premier paragraphe du présent article et aussi les frais de l'administration centrale de la société de construction des Batignolles, à Paris, lesquels seront fixés à forfait à 5 0/0 des dépenses locales, telles qu'elles sont définies à l'article 8, sans que cette allocation puisse descendre au-dessous de 100 francs par kilomètre exploité et au-dessous d'un minimum total de 5.000 francs, quel que soit le nombre de kilomètres exploités. Enfin on comprendra dans les dépenses une somme de 150 francs par kilomètre et par an, qui sera prélevée sur les recettes pour constituer un fonds de réserve destiné à assurer le renouvellement de la voie et du matériel roulant et à parer d'un commun accord à des dépenses imprévues.

Ce fonds, qui ne donnera pas lieu au prélèvement de 5 0/0 pour dépenses d'administration centrale, sera placé en obligations de la compagnie d'Orléans, qui resteront en dépôt dans les caisses de la compagnie. Il s'augmentera, chaque année, des arrérages de ces obligations et cessera de croître lorsqu'il aura atteint une valeur de 2.000 francs par kilomètre. Dès que cette somme sera atteinte, les arrérages constitueront une recette d'exploitation et seront à ce titre portés en compte, comme s'ils étaient versés par la société de construction des Batignolles dans les conditions du premier paragraphe de l'article 10.

Quand il aura été fait sur le fonds de réserve des prélèvements pour assurer le renouvellement ou d'autres travaux urgents, ce fonds sera reconstitué par de nouvelles allocations annuelles de 150 francs par kilomètre.

Le compte des recettes et des dépenses ayant été ainsi établi, la différence constituera le produit net, qui pourra se solder soit en bénéfice, soit en perte.

S'il y a perte, elle sera intégralement à la charge de la compagnie d'Orléans, si les recettes, telles qu'elles sont définies au troisième alinéa du présent article, sont inférieures à 2.600 francs par kilomètre, sans que, dans ce cas, les dépenses dont il y a lieu de tenir compte à la société exploitante puissent être supérieures à 2.600 francs à partir d'une recette de 2.600 francs, la perte sera intégralement supportée par la société exploitante.

S'il y a bénéfice, il sera intégralement acquis à la société exploitante, si les recettes sont inférieures à 2.600 francs par kilomètre. Si les recettes sont comprises entre 2.600 francs et 3.000 francs par kilomètre, le bénéfice sera partagé entre la société exploitante et la compagnie d'Orléans suivant les coefficients suivants :

$$0{,}33 + \left(0{,}67 \, \frac{3.000 - R}{400}\right)$$

pour la société exploitante, et

$$0{,}67 \, \frac{R - 2\,600}{400}$$

pour la compagnie d'Orléans. Si les recettes sont supérieures à 3.000 francs par kilomètre, la société exploitante gardera le tiers du produit net et la compagnie d'Orléans les deux tiers. On calculera, en outre, l'intérêt à 4 0/0 de la somme dépensée par la compagnie d'Orléans pour la fourniture du matériel roulant, du mobilier et de l'outillage ; si le produit net total est supérieur à une fois et demie cet intérêt, on fera une première répartition allouant à la compagnie une somme égale à cet intérêt et à la société exploitante une somme égale à la moitié de cet intérêt, et le reste du produit net sera partagé par moitié entre la compagnie d'Orléans et la société exploitante.

Art. 12. — La compagnie d'Orléans s'engage à faire profiter la société

de construction des Batignolles, pour l'exploitation qui fait l'objet du présent traité, des marchés de charbon qui assurent le service du grand réseau d'Orléans, à condition que ladite société lui indique ses besoins dans les délais qui seront déterminés d'un commun accord. Les charbons, le cas échéant, seront payés à la compagnie d'Orléans au prix résultant de ces marchés en y ajoutant les frais de transport, calculés comme il est dit au paragraphe suivant. Ces charbons seront livrés par la compagnie d'Orléans sur ses propres wagons, dans l'une des gares communes, au choix de la société.

Tous les transports sur le réseau d'Orléans, du matériel ou de matières nécessaires à la construction, à l'entretien et à l'exploitation des lignes à voie étroite, auront lieu au prix des transports en service de la compagnie et suivant les mêmes règles.

Les transports en service effectués sur les lignes à voie étroite précitées, pour la compagnie d'Orléans, donneront lieu aux mêmes perceptions.

Les transports en service faits par la société exploitante sur les lignes à voie étroite précitées, pour les besoins de son exploitation, seront effectués librement et sans aucune taxation.

Art. 13. — Les travaux de premier établissement de toute nature, reconnus nécessaires d'un commun accord après la mise en exploitation, tels qu'agrandissements et installations nouvelles dans les stations, établissements de voies de garage, raccordements d'usines, travaux de consolidation, augmentation de l'effectif du matériel roulant, du petit matériel, du mobilier et de l'outillage, feront l'objet de projets présentés par la compagnie d'Orléans à l'approbation ministérielle. Après approbation, les travaux seront exécutés par la société exploitante aux frais de la compagnie et remboursés mensuellement avec une majoration de 5 0/0 pour frais généraux. Toutefois cette majoration ne frappera que les dépenses de travaux, à l'exclusion des dépenses de fournitures diverses, telles que matériel roulant, petit matériel, mobilier, outillage, etc. Les augmentations de matériel roulant, de mobilier et d'outillage seront fournies par la compagnie d'Orléans après accord avec la société exploitante, afin de mettre l'effectif du matériel en harmonie avec l'importance du trafic à desservir.

Art. 14. — Le présent traité d'exploitation est fait pour une durée de trente années, qui commencera à courir à partir du 1er janvier qui suivra la mise en exploitation du dernier tronçon des lignes faisant l'objet du présent traité.

Art. 15. — Des inventaires contradictoires seront établis pour constater l'existence et la remise de tous les meubles et immeubles livrés par la compagnie d'Orléans à la société exploitante, ainsi que des extensions et additions successivement opérées aux frais de la compagnie d'Orléans.

Les inventaires seront tenus à jour et revisés contradictoirement à la fin de chaque exercice.

A l'expiration du présent traité, la compagnie d'Orléans reprendra les lignes faisant l'objet du présent traité avec le matériel fixe et roulant, l'outillage, le mobilier et les approvisionnements qui existeront à ce moment, sans que ces approvisionnements puissent excéder la consommation à faire pendant six mois.

La voie, les bâtiments, le matériel fixe et roulant, l'outillage et le mobilier devront être remis à la compagnie gratuitement et en bon état d'entretien.

A cet égard, la société exploitante aura satisfait à ses obligations en entretenant le matériel roulant, les bâtiments, la voie et ses accessoires, jusqu'à la fin du traité, absolument de la même manière que dans les années antérieures, c'est-à-dire comme il est prescrit à l'article 3 ci-dessus.

Les approvisionnements seront remboursés par la compagnie d'Orléans à la société exploitante, après que la valeur en aura été fixée d'un commun accord.

Six mois avant la cessation du traité, il sera fait un examen contradictoire de l'état des diverses parties précitées et, si l'une ou plusieurs d'entre elles sont reconnues ne pas être en état normal d'entretien, leur remise en état sera exécutée par la société exploitante par prélèvement sur le fonds de réserve prévu à l'article 11. Le reste de ce fonds sera ensuite partagé par moitié entre cette société et la compagnie. Dans le cas où le fonds de réserve ne serait pas suffisant pour la remise du chemin en état d'entretien, la société exploitante devrait compléter de ses deniers la somme suffisante, laquelle sera déterminée soit amiablement, soit par arbitres.

Art. 16. — La compagnie d'Orléans se réserve le droit de résilier le présent traité à toute époque, après l'expiration des quinze premières années, en en prévenant la société de construction des Batignolles un an à l'avance.

Il sera, dans ce cas, alloué à cette société une indemnité égale à cinq fois la part du bénéfice annuel moyen réalisé par elle pendant les trois dernières années de son exploitation, telle qu'elle est établie au dernier alinéa de l'article 11 ci-dessus.

Réciproquement, la société de construction des Batignolles se réserve de résilier le présent traité dans les mêmes conditions, sans indemnité ; mais elle abandonnera à la compagnie la moitié du fonds de réserve qui lui est attribué par l'article 15.

Dans l'une ou l'autre hypothèse, la partie du cautionnement restant à rembourser sera rendue à la société de construction des Batignolles.

Dans tous les cas de résiliation, la remise des lignes faisant l'objet du présent traité aura lieu comme il est dit à l'article 15.

Art. 17. — La société de construction des Batignolles ne pourra rétrocéder le présent traité à des tiers qu'avec l'acquiescement de la compagnie. Elle ne pourra conclure sans l'assentiment de la compagnie et

l'approbation du Ministre des travaux publics aucun traité d'exploitation ou arrangement d'aucune sorte intéressant les relations des lignes faisant l'objet du présent traité avec d'autres lignes de chemins de fer, d'embranchements ou de prolongements.

Trois mois au moins avant l'ouverture à l'exploitation de la première ligne, la société de construction des Batignolles devra substituer pour l'exploitation soit une société déjà existante agréée par la compagnie d'Orléans, soit une société spéciale au capital de 300.000 francs, à son lieu et place dans les droits et obligations qui résultent du présent traité pour tout ce qui concerne l'exploitation des lignes à voie étroite qui font l'objet du présent traité; mais la société de construction des Batignolles restera directement responsable vis-à-vis de la compagnie d'Orléans pour tout ce qui a trait dans le présent traité à la construction de ces lignes.

Art. 18. — Avant la signature du décret approbatif visé à l'article 20 ci-après, la société de construction des Batignolles déposera en obligations de la compagnie d'Orléans, dans les caisses de celle-ci, une somme de 1.000 francs pour chaque kilomètre des lignes faisant l'objet du présent traité. Cette somme, jointe aux retenues visées à l'article 5, constituera le cautionnement de la société; les arrérages de ces obligations seront payés à la société.

Les quatre cinquièmes du cautionnement seront remboursés à la société de construction des Batignolles à partir de la deuxième année d'exploitation de l'ensemble des trois lignes faisant l'objet du présent traité, annuellement et par cinquièmes; le dernier cinquième ne sera remboursé qu'à l'expiration du présent traité.

Art. 19. — Les frais de timbre et d'enregistrement du présent traité seront acquittés par la société de construction des Batignolles, assimilés à des frais d'études et, à ce titre, ajoutés aux dépenses d'établissement prévues à l'article 5.

Art. 20. — Le présent traité sera considéré comme nul et non avenu dans toutes ses parties, si la construction des lignes faisant l'objet du présent traité ne s'exécute pas dans les conditions prévues à l'article 7 de la convention du 17 juin 1892.

Art. 21. — Le présent traité ne sera définitif qu'après approbation des présentes par décret délibéré en conseil d'État, conformément à l'article 4 de la loi du 20 mars 1893.

Fait double à Paris, le 30 décembre 1897.

(N° 271)

[11 mai 1898]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département de Constantine, d'une ligne de tramway entre le chemin de fer d'intérêt général de Bône à Guelma et Besbès.

Le Président de la République française,
Sur la proposition du gouverneur général de l'Algérie et le rapport du Ministre des travaux publics;

. . . .

Le conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département de Constantine, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé d'une ligne de tramway, à voie de 1m,445 de largeur entre les bords intérieurs des rails à traction de locomotives à vapeur, et destinée au transport des voyageurs et des marchandises entre le chemin de fer d'intérêt général de Bône à Guelma, point 15km,537, et Besbès.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans le délai de trois ans à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — Le département de Constantine est autorisé à pourvoir à la construction et à l'exploitation de la ligne de tramway dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880, étendue à l'Algérie par la loi du 17 juillet 1883, et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée, le 20 avril 1898, entre le préfet du département de Constantine agissant au nom du département, et la compagnie des chemins de fer de Bône-Guelma et prolongements, pour la concession définitive du tramway susmentionné, ainsi que pour la concession éventuelle du prolongement du tramway jusqu'à Combes, conformément aux conditions du cahier des charges annexé à cette convention.

Ladite concession éventuelle ne deviendra définitive qu'après la déclaration d'utilité publique du prolongement.

Ladite convention, ainsi que le cahier des charges et le plan d'ensemble ci-dessus visés, resteront annexés au présent décret.

Art. 4. — Dans le cas où la compagnie des chemins de fer de Bône-Guelma et prolongements obtiendrait pour la ligne d'intérêt général de Bône à Guelma l'inscription au compte du capital garanti d'une dépense quelconque pour augmentation du matériel roulant ou si, par suite de conventions nouvelles, l'exploitation de la ligne d'intérêt général, était réglée aux dépenses réelles, la compagnie devra tenir un compte d'échange de matériel entre le tramway et la ligne d'intérêt général et en inscrire le solde aux recettes de la ligne qui en serait bénéficiaire.

CONVENTION.

Entre le préfet du département de Constantine, agissant au nom du même département, en vertu de la délibération du conseil général, en date des 12 octobre 1894 et 11 octobre 1895, et de la délibération de la commission départementale, en date du 22 avril 1895, délibération dont des copies conformes sont annexées à la présente convention,

D'une part ;

Et la compagnie des chemins de fer de Bône à Guelma et prolongements, représentée par M. Paul Devès, président du conseil d'administration de la compagnie des chemins de fer de Bône-Guelma et prolongements, dont le siège est à Paris, rue d'Astorg, 7, agissant au nom et pour le compte de ladite compagnie, conformément à la décision de son conseil d'administration, en date du 6 juin 1895, et sous réserve de l'approbation des présentes par l'assemblée générale des actionnaires,

D'autre part ;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le préfet du département de Constantine concède à la compagnie des chemins de fer de Bône-Guelma et prolongements, qui accepte :

1° A titre définitif, la construction et l'exploitation d'un tramway à voie normale ayant environ 12 kilomètres de longueur, partant du point 15km,537 de la ligne de Bône à Guelma et arrivant à Besbès en suivant l'accotement du chemin d'intérêt commun n° 25 ;

2° A titre éventuel, le prolongement de ce tramway à partir de Besbès jusqu'à Combes, en passant par Zérizer, sur une longueur d'environ 18 kilomètres.

Art. 2. — La présente concession est faite :

1° Aux conditions générales de la loi du 11 juin 1880 et du règlement d'administration publique du 20 mars 1882

2° Aux conditions qui résulteront du décret déclaratif d'utilité publique à intervenir et du cahier des charges à y annexer, ainsi qu'aux clauses et conditions particulières ci-après indiquées. Ce cahier des charges est conforme au cahier des charges type annexé au décret du 6 août 1881, sauf les modifications et additions apportées aux articles 6, 7, 10, 11, 17, 19, 23, 28, 31.

Art. 3. — La présente concession commencera à courir à la date du décret déclaratif d'utilité publique et prendra fin en même temps que les concessions des lignes d'intérêt général faites à la compagnie, c'est-à-dire le 7 mai 1976.

Art. 4. — Le département de Constantine s'engage à payer chaque année à la compagnie une somme de 20.000 francs. Cette annuité sera versée dans le courant du mois de février qui suivra le 31 décembre de chaque année d'exploitation. Pour la première année, qui pourra ne pas compter exactement douze mois, l'annuité sera réduite proportionnellement au temps écoulé depuis la date de la mise en exploitation jusqu'au 31 décembre.

Art. 5. — Lorsque la recette brute n'atteindra pas 3.500 francs par kilomètre, il y aura insuffisance. Cette insuffisance, égale à la différence entre 3.500 francs et la recette brute réelle, sera supportée par la compagnie et portée à un compte d'attente.

Lorsque la recette brute sera comprise entre 3.500 francs et 4.000 fr. il n'y aura pas d'insuffisance, et la compagnie conservera la totalité des recettes

Au-delà de 4.000 francs, l'excédent de la recette brute sur cedit chiffre sera d'abord employé à éteindre le compte d'attente mentionné ci-dessus et majoré d'intérêts simples au taux de 4 0/0 par an, comptés à partir du 1er janvier qui suivra chaque année d'exploitation.

Lorsque le compte d'attente sera éteint, le tiers de l'excédent des recettes brutes sur le chiffre de 4.000 francs appartiendra au département.

Ce prélèvement cessera d'être effectué lorsque les annuités payées par le département à la compagnie auront été intégralement remboursées sans intérêts.

La recette brute sera calculée en admettant que la recette brute totale de la gare commune, prévue à l'embranchement de la ligne d'intérêt local sur la ligne d'intérêt général, est répartie également entre les deux lignes.

Il est stipulé que le compte d'attente dont il est parlé ci-dessus deviendra nul de plein droit à l'expiration de la concession et que le concessionnaire n'aura pas droit au payement des insuffisances qui n'auraient pu être remboursées avant cette époque.

Il en sera de même en cas de déchéance, et le concessionnaire n'aura droit, en ce cas, qu'aux remboursements qui auront pu être effectués

jusqu'au jour où la déchéance aura été définitivement prononcée. En cas de rachat, les insuffisances non remboursées devront être, au contraire, payées au concessionnaire avec leurs intérêts simples au taux ci-dessus fixé de 4 0/0, dans un délai de six mois, le département conservant seulement la faculté de faire ce remboursement par des annuités calculées au taux de 4 0/0 pendant la période restant à courir jusqu'à l'expiration de la convention.

Art. 6. — Si l'État ou les communes intéressées allouent des subventions au tramway qui fait l'objet de la présente convention, ces subventions seront acquises au département. La compagnie n'aura pas à intervenir dans les conditions de remboursement éventuel de ces subventions, le prélèvement stipulé par l'article précédent devant, dans tous les cas, s'effectuer comme si l'annuité de 20.000 francs était entièrement à la charge du département.

Art. 7. — La longueur qui servira de base au calcul de la recette brute kilométrique sera déterminée au moyen d'un chainage contradictoire suivant l'axe de la voie principale entre l'aiguille d'origine sur la ligne de Bône à Guelma et le heurtoir terminus à Besbès, sans pouvoir dépasser le maximum de 12 kilomètres.

Art. 8. — Tous les terrains nécessaires à l'établissement du tramway et de ses dépendances seront fournis gratuitement par le département. Toutes les autres dépenses seront à la charge de la compagnie concessionnaire, y compris celles qui seront nécessaires pour donner au chemin d'intérêt commun n° 25 une largeur de 9 mètres en couronne, plus des fossés ayant 50 centimètres de largeur au plafond et des talus inclinés à 45°. L'empierrement du chemin, s'il est exécuté, ne sera pas à la charge de la compagnie concessionnaire.

Les terrassements seront exécutés de manière que la distance entre le sommet des rails et la plate-forme du chemin, non compris l'empierrement, soit de 35 centimètres.

Art. 9. — La présente convention ne deviendra définitive qu'après que le tramway projeté aura été déclaré d'utilité publique.

Art. 10. — Les frais de timbre et d'enregistrement sont à la charge de la compagnie concessionnaire.

Fait double à Constantine, le 20 avril 1898.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE I.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le tramway qui fait l'objet du présent cahier des charges est destiné au transport des voyageurs et des marchandises.

La traction aura lieu par locomotives à vapeur.

Art. 2. — Ce tramway partira du point $15^{km},537$ de la ligne de Bône à Guelma et empruntera le chemin d'intérêt commun n° 25 sur 12 kilomètres environ de longueur.

Art. 3. — Les projets d'exécution seront présentés dans un délai de quatre mois à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique.

Les travaux devront être commencés dans un délai de six mois à partir de la même date. Ils seront poursuivis et terminés de telle façon que le tramway soit livré à l'exploitation dans un délai de deux ans à partir de cette même date.

Art. 4. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de $1^m,445$.

Art. 5 à 11. — *Comme au type.*

Art. 11. — Les voitures pourront s'arrêter en pleine voie pour prendre ou laisser des voyageurs sur tous les points du parcours.

Le nombre et l'emplacement des stations sont fixés dès à présent. Il est entendu qu'il sera établi trois stations pour le service des voyageurs et des marchandises aux points suivants :

A l'embranchement sur la ligne de Bône à Guelma, cette station sera ommune à la ligne d'intérêt général et au tramway ;

A Daroussa, entre le 5e et le 6e kilomètre;

A Besbès, à l'extrémité du parcours vers le 12e kilomètre.

Le reste comme au type (*).

(N° 272)

[11 mai 1898]

Décret modifiant le tracé de la ligne de Bressuire à Montreuil-Bellay sur le territoire de cette dernière commune.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des travaux publics.

. . . .

Le conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est modifié conformément au plan ci-dessus visé le tracé de la ligne de Bressuire à Montreuil-Bellay sur le territoire de cette dernière commune, entre les points kilométriques 59 + 283.73 et 61 + 204 (terminus de la ligne).

(*) Voir le type *Ann.* 1882, p. 292 ; et *Journal Officiel* du 22 mai 1898.

(N° 273)

[17 mai 1898]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement dans le département de la Gironde, d'une ligne de tramway entre Libourne et Branne.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'Etat entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Gironde, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'une ligne de tramway destinée au transport des voyageurs et marchandises et à traction électrique, entre Libourne et Branne, avec embranchement de Saint-Sulpice-de-Faleyrens à Sainte-Terre.

Art. 2. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans le délai de deux ans et demi à partir de la date du présent décret.

Art. 3. — Le département de la Gironde est autorisé à pourvoir à la construction et à l'exploitation de la ligne dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et du décret du 6 août 1881.

Art. 4. — Est approuvée la convention passée, le 24 décembre 1897, entre le préfet de la Gironde, agissant au nom du département, et MM. de Larrard, Esquissaud et Patin, pour la concession du tramway énoncé aux articles précédents, conformément aux conditions du cahier des charges annexé à cette convention.

Ladite convention, ainsi que le cahier des charges et le plan d'ensemble ci-dessus visés, resteront annexés au présent décret.

CONVENTION.

L'an 1897 et le 24 décembre,

Entre M. Berniquet, commandeur de la Légion d'honneur, préfet de la Gironde, agissant au nom du département, en vertu des délibérations du conseil général, en date du 26 août 1897, et de la commission départementale déléguée à cet effet, en date du 23 décembre 1897,

D'une part;

MM. Pierre de Larrard, banquier, demeurant à Bordeaux, 48, rue du Chapeau-Rouge; Maurice Esquissaud, propriétaire, demeurant à Branne; Octave Patin, ingénieur électricien, demeurant à Puteaux, 3, rue du Château,

D'autre part;

Il a été convenu ce qui suit:

Art. 1er. — M. le préfet de la Gironde concède à MM. Pierre de Larrard, Maurice Esquissaud, Octave Patin, qui l'acceptent, un réseau de tramway à voie de 1 mètre, comprenant les deux lignes ci-après:

1° De Libourne à Branne, empruntant, dans la commune de Libourne, la rue Chanzy, la place Decazes, le cours Tourny, le chemin de grande communication n° 103; dans la commune de Saint-Émilion, le chemin de grande communication n° 103 et le chemin d'intérêt commun n° 48; dans la commune de Saint-Sulpice-de-Faleyrens, le chemin d'intérêt commun n° 48, sur lequel la ligne se termine aux abords de la route nationale n° 136;

2° De Saint-Sulpice-de-Faleyrens à Sainte-Terre, partant du chemin d'intérêt commun 48, où elle s'embranche sur la précédente, empruntant dans la commune de Saint-Sulpice-de-Faleyrens le chemin vicinal ordinaire n° 3; dans la commune de Saint-Émilion, les chemins vicinaux ordinaires n° 3 et n° 9; dans la commune de Vignonet et dans la commune de Sainte-Terre, le chemin de grande communication n° 113, sur lequel la ligne se termine aux abords du pont sur la Dordogne, dit pont de Saint-Jean-de-Blagnac.

Art. 2. — Tous les travaux d'infrastructure et de superstructure, ainsi que les acquisitions de terrains, seront faits par les soins et aux frais des concessionnaires.

Art. 3. — Les concessionnaires s'engagent à exploiter le réseau à leurs frais, risques et périls, pendant la durée de la concession, sans aucune subvention ni garantie du département ni de l'État.

Art. 4. — La présente concession est faite aux charges, clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé, à l'exécution desquelles les concessionnaires déclarent se soumettre.

Art. 5. — En fin de concession, les usines et installations de toute nature servant à la production et au transport de la force motrice destinée à l'exploitation du réseau feront retour gratuit au département dans les conditions de l'article 17, § 2, du cahier des charges.

Art. 6. — La présente convention est subordonnée à la déclaration d'utilité publique dans un délai de deux ans à partir de ce jour.

Art. 7. — Dans le délai d'un an à partir de la déclaration d'utilité publique, les concessionnaires devront constituer une société anonyme qui leur sera substituée dans les formes prévues par l'article 10 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 8. — Il est spécifié, conformément à l'article 30 de la loi du 11 juin 1880, que, dans la rédaction du cahier des charges ci-annexé, il est apporté dérogation ou modification aux indications du cahier des charges-type en ce qui concerne les articles 10, 11, 12, 16 et 23.

Fait à Bordeaux, le 24 décembre 1897.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE I.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le réseau de tramways qui fait l'objet du présent cahier des charges est destiné au transport des voyageurs et des marchandises.

La traction aura lieu par l'électricité.

Art. 2. — Ce réseau se composera de deux lignes et empruntera les voies publiques ci-après désignées :

1° Ligne de Libourne à Branne :

Dans la commune de Libourne : la rue Chanzy, la place Decazes, le cours Tourny, le chemin de grande communication n° 103 ;

Dans la commune de Saint-Émilion : le chemin de grande communication n° 103 et le chemin d'intérêt commun n° 48 ;

Dans la commune de Saint-Sulpice-de-Faleyrens : le chemin d'intérêt commun n° 48 ;

2° Ligne de Saint-Sulpice-de-Faleyrens à Sainte-Terre, s'embranchant sur la précédente :

Dans la commune de Saint-Sulpice-de-Faleyrens : le chemin vicinal ordinaire n° 3 ;

Dans la commune de Saint-Émilion : le chemin vicinal ordinaire n° 3 et le chemin vicinal ordinaire n° 9 ;

Dans la commune de Vignonet et dans la commune de Sainte-Terre le chemin de grande communication n° 113.

Art. 3. — Les projets d'exécution seront présentés dans un délai de six mois à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique.

Les travaux devront être commencés dans un délai de douze mois à partir de la même date. Ils seront poursuivis et terminés de telle

façon que le réseau complet soit terminé et livré à l'exploitation dans un délai de dix-huit mois à partir du jour où ils auront été commencés.

Art. 4. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1 mètre.

. . . .

Art. 5 à 11. — *Comme au type.*

Art. 11. — Les voiture devront s'arrêter en pleine voie pour prendre ou laisser des voyageurs sur tous les points du parcours.

Le nombre et l'emplacement des gares, stations et haltes seront arrêtés lors de l'approbation des projets définitifs. Il est toutefois entendu, dès à présent, qu'il sera établi des stations ou des haltes pour le service des voyageurs et des gares pour la réception et la livraison des marchandises, suivant les indications ci-après.

A Libourne, à Saint-Sulpice-de-Faleyrens, au terminus de la ligne de Branne (n° 1) ; à Merlande, Micouleau et à Lavagnac, terminus de la ligne de Sainte-Terre (n° 2).

Le reste comme au type (*).

(N° 274)

[17 mai 1898]

Décret déclarant d'utilité publique le prolongement de la ligne n° 1 des tramways de Tourcoing, entre la gare des Francs et la rue de Paris, par la rue de la Vigne.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, le prolongement de la ligne n° 1 des tramways de Tourcoing, entre la gare des Francs et la rue de Paris, par la rue de la Vigne.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour

---

(*) Voir le type *Ann.* 1882, p. 292; et *Journal Officiel*, du 19 mai 1898.

l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans le délai de deux ans à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — La ville de Tourcoing est autorisée à pourvoir à la construction et à l'exploitation de la ligne de tramway dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges annexé à la convention des 26-31 octobre 1893, ci-dessus visée.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée, les 1er-4 mai 1897, entre le maire de Tourcoing, au nom de la ville, et la compagnie nouvelle des tramways de Roubaix et de Tourcoing pour:

1° La rétrocession du prolongement sus-mentionné, conformément aux conditions de la convention susvisée des 26-31 octobre 1893 et du cahier des charges y annexé;

2° La réduction à 1 mètre de la largeur de la voie de la ligne n° 1 des tramways de Tourcoing, par dérogation à l'article 4 dudit cahier des charges.

Ladite convention et le plan d'ensemble ci-dessus visés resteront annexés au présent décret.

(N° 275)

[19 mai 1898]

Décret approuvant la substitution à la compagnie des fonderies et forges de Terrenoire, la Voulte et Bessèges, en faillite, de la compagnie des usines, fonderies et forges d'Alais, comme concessionnaire de la section non déclassée et comprise entre la ligne de Bessèges à Alais et la houillère de Lalle, du chemin de fer dont l'exécution a été autorisée par le décret du 5 mai 1869.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'État entendu,

Décrète:

Art. 1er. — Est approuvée la substitution à la compagnie des fonderies et forges de Terrenoire, la Voulte et Bessèges, en faillite, de la compagnie des mines, fonderies et forges d'Alais comme concessionnaire de la section non déclassée et comprise

entre la ligne de Bessèges à Alais et la houillère de Lalle, du chemin de fer d'embranchement dont l'exécution a été autorisée par le décret ci-dessus visé, du 5 mai 1869.

(N° 276)

[25 mai 1898]

Décret approuvant la substitution à M. Puginier de la société anonyme dite « du chemin de fer du Bois de Boulogne (Paris-Suresnes) » comme concessionnaire du tramway de Neuilly (porte Maillot) à Suresnes.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'État entendu,
Décrète:

Art. 1er. — Est approuvée la substitution à M. Puginier de la société anonyme dite « du chemin de fer du Bois de Boulogne (Paris-Suresnes) » comme concessionnaire du tramway de Neuilly (porte Maillot) à Suresnes, dont l'établissement, dans le département de la Seine, a été déclaré d'utilité publique par le décret du 24 juillet 1897.

Art. 2. — Il est interdit à la société du chemin de fer du Bois de Boulogne, sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction ou l'exploitation de la ligne de tramway désignée à l'article 1er sans y être préalablement autorisée par décret rendu en conseil d'État.

(N° 277)

[25 mai 1898]

Décret approuvant la substitution à M. Étienne Laval de la société anonyme dite « Compagnie des tramways », comme rétrocessionnaire du réseau de tramways de la ville de Cherbourg.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est approuvée la substitution à M. Étienne Laval de la société anonyme dite « Compagnie des tramways de Cherbourg », comme rétrocessionnaire du réseau de tramways dont l'établissement dans la ville de Cherbourg et sa banlieue a été déclaré d'utilité publique par le décret ci-dessus visé du 25 juillet 1891.

Art. 2. — Il est interdit à la compagnie des tramways de Cherbourg, sous peine de déchéance, d'engager son capital directement ou indirectement dans une entreprise autre que la construction et l'exploitation du réseau de tramways mentionné à l'article 1er, sans y avoir été préalablement autorisée par décret rendu en conseil d'État.

(N° 278)

[26 mai 1898]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'un pont à transbordeur pour la traversée de la Loire à Nantes.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, au port de Nantes, entre le quai de la Fosse et la Prairie-au-Duc, d'un pont à transbordeur pour la traversée de la Loire.

Art. 2. — L'établissement et l'exploitation du pont dont il s'agit sont concédés au sieur Arnodin, ingénieur-constructeur à Châteauneuf-sur-Loire, aux clauses et conditions du cahier des charges accepté par lui, lequel demeurera annexé au présent décret, ainsi que le plan qui s'y rapporte.

Art. 3. — Le concessionnaire pourra se substituer, pour l'exercice de tous les droits et obligations résultant de la concession qui fait l'objet du présent décret, une société anonyme.

Cette substitution devra être autorisée par décret délibéré en conseil d'État.

Toute cession totale ou partielle de la concession, tout changement de concessionnaire, ne pourront avoir lieu qu'en vertu d'un décret délibéré en conseil d'État.

PORT DE NANTES.

Établissement d'un pont à transbordeur.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE I.

OBJET DE LA CONCESSION.

Art. 1er. — Le présent cahier des charges a pour objet la construction et l'exploitation d'un pont à transbordeur à Nantes.

Ce pont sera établi sur la Loire, en un point à déterminer entre la queue de l'île Gloriette et le bureau du port, à ou près l'emplacement tracé en rouge sur le plan (pièce n° 4 du projet).

Il se composera d'un tablier métallique formé de deux travées égales, suspendues par des câbles symétriques au sommet d'un pylône métallique central et maintenues aux extrémités opposées par deux autres pylônes établis sur les deux rives.

La distance mesurée d'axe en axe des pylônes de rive sera d'environ

170 mètres. La hauteur libre entre le tablier métallique et le niveau du dessus des quais sera d'au moins 40 mètres.

Au tablier sera suspendu, par l'intermédiaire d'un chariot roulant sur deux files de rails, un transbordeur qui se trouvera au niveau des quais.

Ce transbordeur aura environ 10 mètres de longueur sur 10 mètres de largeur.

Le chariot roulant sera mû par une machine à vapeur ou par l'électricité ou par tout autre moyen approuvé par l'administration.

Art. 2. — La concession ne constitue aucun privilège en faveur du concessionnaire.

Les quais sur lesquels sont installés les points d'appui et les diverses constructions se rapportant à l'ouvrage concédé resteront affectés à l'usage libre du public, sous l'autorité exclusive de la police du port.

L'administration se réserve le droit d'établir ou d'autoriser toute autre personne à établir, à employer ou à mettre à la disposition du public tels ponts, appareils et engins de passage qu'elle jugera convenable, et spécialement d'autoriser l'exploitation de tel ou tel passage d'eau, sans que le concessionnaire puisse élever aucune réclamation. Il est spécifié toutefois que, dans le cas où devrait s'établir un nouveau transbordeur ou un passage d'eau pour voitures, il ne pourra être autorisé qu'à une distance de 300 mètres à l'amont et à l'aval.

TITRE II.

EXÉCUTION DES TRAVAUX D'ENTRETIEN.

Art. 3. — Le concessionnaire est autorisé à établir sur les quais les pylônes et massifs d'amarrage avec les divers appareils et bâtiments nécessaires pour l'exploitation du transbordeur.

Art. 4. — L'emplacement définitif du pont, les dispositions du pont, du transbordeur, des pylônes et des massifs d'amarrage, l'emplacement des bâtiments annexes, le tracé des conduites d'eau ou de gaz et des conduites électriques, s'il y a lieu, seront déterminés par le Ministre des travaux publics, sur la proposition du concessionnaire, lors de la présentation des projets d'exécution prescrits par l'article 5 ci-après.

Art. 5. — Le concessionnaire est tenu de soumettre au Ministre des travaux publics les projets d'exécution ou de modification de tous les ouvrages ou engins à installer. Ces projets doivent comprendre tous les plans et dessins et les mémoires explicatifs nécessaires pour bien spécifier les constructions à faire, et tous les calculs pour les justifier.

Le Ministre des travaux publics a le droit de prescrire les modifications qu'il juge nécessaires pour assurer la liberté et la sécurité des quais, ainsi que la conservation des ouvrages du port.

Art. 6. — Le concessionnaire doit exécuter les travaux conformément aux projets qu'il a présentés et avec les modifications prescrites par le

Ministre des travaux publics, sans réclamer aucune indemnité du fait de ces modifications.

Tous les ouvrages doivent être exécutés en matériaux de bonne qualité, mis en œuvre suivant les règles de l'art.

Les maçonneries ne devront pas travailler au-delà d'un dixième de la charge qui produirait leur écrasement.

Les dimensions des pièces métalliques seront telles qu'en aucun cas le travail qu'elles doivent subir ne puisse excéder le quart de leur résistance absolue.

Les câbles seront en fil d'acier doux d'une résistance absolue d'au moins 84 kilogrammes par millimètre carré. L'acier forgé servant aux pièces de traction dans la suspension aura une résistance d'au moins 56 kilogrammes par millimètre carré avec 18 0/0 au moins d'allongement. L'effort maximum que devra subir cet acier ne pourra dépasser 12 kilogrammes par millimètre carré.

L'acier laminé pour la charpente du tablier et des pylônes sera de la qualité dite acier doux, donnant une résistance d'au moins 42 kilogrammes par millimètre carré avec 22 0/0 au moins d'allongement. Il ne pourra travailler à plus de 10 kilogrammes par millimètre carré. Dans les pièces travaillant à la traction, on calculera le travail d'après la section nette, en déduisant les trous de rivets et de boulons.

Le fer sera de la qualité dite n° 3 fournissant une résistance de 33 kilogrammes par millimètre-carré; son travail maximum sera de 6 kilogrammes par millimètre carré.

La fonte ne pourra être employée qu'à la compression; elle sera grise, de deuxième fusion et exempte de tous défauts. Le travail maximum qu'elle subira ne dépassera pas 5 kilogrammes par millimètre carré.

Les coefficients de travail maximum définis ci-dessus ne pourront être atteints que dans le cas d'efforts exceptionnels et peu fréquents, tels que les charges d'épreuve ou les efforts produits par les orages violents.

Pour les pièces subissant un travail permanent ou très fréquent, ces coefficients seront abaissés en proportion de la fatigue qu'est susceptible d'imposer leur fonction particulière.

Les bois ne pourront travailler à plus du dixième de la charge de rupture.

Art. 7. — Les ouvrages établis par le concessionnaire doivent être constamment entretenus en bon état par ses soins, de façon à toujours convenir parfaitement à l'usage auquel ils sont destinés.

Le concessionnaire doit tenir, en outre, constamment propres les abords de ses ouvrages.

Si l'entretien est négligé sur quelques points par le concessionnaire, il y sera pourvu d'office à la diligence des ingénieurs du port, à la suite d'une mise en demeure adressée par le préfet et restée sans effet Le montant des avances faites par le service du port sera remboursé par le concessionnaire au moyen de rôles rendus exécutoires par le préfet.

L'entretien du pont consistera notamment à peindre les bois au moins une fois tous les trois ans et les fers tous les cinq ans, et même plus souvent s'il est nécessaire, pour prévenir toute apparence d'oxydation ; à renouveler les bois ou les fers lorsque la commodité ou la sûreté du passage pourra l'exiger; à remplacer les câbles de suspension ou de retenue qui seraient rompus ou gravement altérés ; à maintenir en bon état le système de fondations; à changer au fur et à mesure des besoins les pierres qui se dégraderaient dans les parements extérieurs des massifs de fondation des pylônes ; à faire les ragréements et les rejointoiements nécessaires pour refermer les joints que les pluies ou les intempéries auraient ouverts, de manière que toutes les parties apparentes des maçonneries offrent constamment une surface unie et régulière.

Art. 8. — Le concessionnaire est responsable vis-à-vis des tiers de la réparation des dommages provenant du défaut de solidité ou d'entretien des constructions et engins, sans que la surveillance exercée par les ingénieurs du port puisse modifier en rien cette responsabilité.

Art. 9. — Tous les frais de premier établissement et d'entretien sont à la charge du concessionnaire.

Sont également à sa charge les frais des changements qu'il peut être autorisé par le Ministre des travaux publics à apporter aux ouvrages du port, aux becs de gaz, canons d'amarrage, etc.

Art. 10. — Le concessionnaire a à sa charge, sauf son recours contre qui de droit, toutes les indemnités qui pourraient être dues à des tiers par suite de l'exécution, de l'entretien ou du fonctionnement des ouvrages autorisés.

Art. 11. — Le concessionnaire est tenu de se conformer à tous les règlements de voirie existants ou à intervenir, notamment en ce qui concerne les travaux à exécuter sur la voie publique en vue de l'établissement ou de l'entretien des tuyaux d'eau et de gaz et de tous autres appareils.

Ces travaux doivent être effectués avec la plus grande activité et avec toutes les précautions qui seront prescrites, de façon à gêner le moins possible la circulation.

Aussitôt qu'ils seront terminés, la chaussée sera rétablie en bon état, par les soins du concessionnaire et à ses frais.

Art. 12. — Le concessionnaire ne peut élever contre l'administration aucune réclamation, en raison de l'état des chaussées et terre-pleins des quais ou de l'influence que cet état exercerait sur l'entretien et le fonctionnement de ses ouvrages, ni en raison du trouble ou des interruptions de service qui résulteraient pour ses divers engins soit de mesures temporaires d'ordre et de police prises par le service du port, soit de travaux exécutés sur le domaine public tant par l'administration que par les particuliers régulièrement autorisés, ni en raison d'une cause quelconque résultant du libre usage de la voie publique.

Le concessionnaire ne pourra également élever aucune réclamation

en raison des gênes et sujétions qui pourraient résulter pour lui des mouvements des bateaux et navires dans le port, ces gênes et sujétions devant être supportées par lui sans indemnité.

Art. 13. — Le concessionnaire devra avoir terminé dans le délai de vingt mois les travaux de premier établissement du pont à transbordeur et des bâtiments annexes faisant l'objet de la présente concession.

Art. 14. — Les travaux de premier établissement, de modification et d'entretien sont exécutés sous le contrôle et la surveillance des ingénieurs du port, qui feront, tant aux usines que sur les chantiers, telles vérifications qu'ils croiront utiles sur la résistance des matériaux employés et sur la bonne exécution des travaux.

Aussitôt après l'achèvement de ces travaux et avant toute mise en exploitation, le pont sera soumis à une épreuve, sous la direction de l'administration des ponts et chaussées et aux frais du concessionnaire.

L'importance et la disposition du chargement d'épreuve seront fixées par le Ministre au vu du projet d'exécution, le concessionnaire entendu. On constatera spécialement, dans les épreuves, la sûreté, la facilité et la promptitude des manœuvres d'arrêt, de départ et de changement de marche.

Il sera rédigé procès-verbal contradictoire de cette épreuve entre les ingénieurs et le concessionnaire ; et le préfet, sur le vu de ce procès-verbal, autorisera, s'il y a lieu, la mise en service.

Il demeure bien entendu que les frais de toutes les vérifications et épreuves indiquées au présent article seront supportées par le concessionnaire.

TITRE III.

EXPLOITATION.

Art. 15. — La concession ne confère aucun droit d'intervention dans le placement des navires à l'amont et à l'aval du transbordeur, dans le déplacement de ces navires, dans la police de la grande voirie, dans celle de la circulation ou de l'usage des quais.

Art. 16. — Les arrêtés ministériels fixent, le concessionnaire entendu :

a) L'horaire, la vitesse normale et la marche du transbordeur ;

b) Les feux et signaux à employer pendant la nuit et en cas de brouillard ;

c) Les règles à observer par le concessionnaire pour éviter des abordages entre le transbordeur et les navires ou embarcations ;

d) Le nombre maximum de passagers et de véhicules qu'il convient de prendre à chaque voyage ;

e) Le poids maximum des véhicules et du chargement total et les circonstances de vents et autres qui nécessiteraient l'interruption du service.

Le concessionnaire est tenu de se conformer à ces arrêtés.

Art. 17. — Dans le cas où la circulation sur le pont serait interrompue pour cause de travaux de réparation ou d'entretien, le concessionnaire sera tenu d'établir à ses frais et sans délai un passage provisoire pour piétons à l'aide d'un bac ou de bateaux en nombre suffisant.

Les droits à percevoir sur ce passage provisoire ne pourront jamais être autres que ceux qui sont fixés par le tarif du péage concédé.

Art. 18. — Le concessionnaire est tenu d'éclairer les abords du pont et de ses accessoires ainsi que le transbordeur pendant la nuit, et d'entretenir à ses frais un nombre de gardiens suffisant pour assurer la régularité du service.

Art. 19. — Le concessionnaire est soumis au règlement du port.

Il doit se conformer aux arrêtés que prend le préfet, le concessionnaire entendu, pour réglementer, dans l'intérêt de la sécurité publique, du bon ordre dans l'exploitation du port et du bon emploi des ouvrages de l'État, le stationnement, les mouvements et le fonctionnement des engins établis sur le domaine public.

En cas d'inobservation de ces arrêtés après injonction verbale des officiers du port ou des ingénieurs, les agents du concessionnaire seraient passibles de procès-verbaux de contravention à la police de la grande voirie, et il serait procédé d'office à l'exécution des ordres des officiers de port et des ingénieurs aux frais des contrevenants, sauf recours contre le concessionnaire civilement responsable.

Art. 20. — Les mesures de détail relatives à l'application du présent cahier des charges, en ce qui concerne notamment les obligations respectives du permissionnaire et des personnes qui font usage du transbordeur et de ses accessoires, ainsi que les mesures de détail relatives à l'application des tarifs, sont arrêtées par le préfet, le concessionnaire entendu.

Art. 21. — Les agents et gardiens que le concessionnaire emploie pour la surveillance et la garde des ouvrages autorisés peuvent être commissionnés par le préfet et assermentés devant le tribunal de première instance.

Ils sont, dans ce cas, assimilés aux gardes des particuliers.

Ils ont des signes distinctifs de leurs fonctions.

Art. 22. — L'exploitation des appareils ou engins autorisés est faite sous le contrôle et la surveillance des ingénieurs du port.

Il est prévu spécialement que tous les ans il sera fait par l'ingénieur ordinaire une visite détaillée du pont et de toutes ses dépendances, à l'effet de constater leur état d'entretien. L'ingénieur en chef transmettra le procès-verbal de cette visite au préfet, avec son avis.

Tous les cinq ans, l'épreuve prescrite à l'article 14 précédent sera renouvelée aux frais du concessionnaire.

Art. 23. — Indépendamment de la visite annuelle et de l'épreuve périodique, d'autres visites et épreuves pourront avoir lieu sur l'ordre du préfet, si un événement imprévu ou une circonstance quelconque faisait naître des doutes sur la solidité et la sûreté du passage.

TITRE IV.

TARIFS.

Art. 24. — Pour indemniser le concessionnaire des travaux et dépenses qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'il en remplira toutes les obligations, le Gouvernement lui accorde le droit de percevoir pendant toute la durée de la concession, pour l'usage de ses appareils, des taxes dont le montant est déterminé par des tarifs établis conformément aux dispositions ci-après.

Art. 25. — Les taxes maxima qui peuvent être perçues à partir de la mise en service du transbordeur sont les suivantes :

N° 1. — Par personne non chargée ou chargée d'un poids de 20 kilogrammes au maximum, 5 centimes.

Nota. — Les personnes allant à l'île Gloriette recevront un ticket de retour gratuit.

N° 2. — Cheval, mulet, âne, bœuf et autres bêtes bovines, par tête, 10 centimes ;

N° 3. — Veau, mouton, porc, chèvre, 5 centimes ;

N° 4. — Valises, colis, caisses, sacs, volailles et tous objets ou marchandises non placés sur véhicules, par lot d'un poids de 20 à 100 kilogrammes, 5 centimes ;

N° 5. — Les mêmes, lorsque le poids du lot dépasse 100 kilogrammes, par fraction de 50 kilogrammes, 5 centimes.

N° 6. — Charrettes ou voitures servant au transport des marchandises, à deux roues, à vide, 10 centimes ;

N° 7. — Charrettes ou voitures servant au transport des marchandises, à quatre roues, à vide, 15 centimes ;

N° 8. — Chargement dans les voitures, par chaque cheval attelé, 15 centimes ;

N° 9. — Voiture suspendue ou à ressort, servant au transport des personnes, à deux roues, 15 centimes ;

N° 10. — Voiture suspendue ou à ressort, servant au transport des personnes, à quatre roues, 25 centimes ;

N° 11. — Vélocipède, voiture à chiens, voiture à bras, brouette à vide, 5 centimes ;

N° 12. — Chargement de chacun des véhicules du tarif n° 11, 5 centimes

N° 13. — Voitures de tramway ou voitures automobiles, jusqu'à 5.000 kilogrammes de poids, 1 franc ;

N° 14. — Voitures de tramway ou voitures automobiles, par 1.000 kilogrammes ou fraction de 1.000 kilogrammes, au-dessus de 5.000 kilogrammes, 10 centimes.

Le concessionnaire est autorisé à établir une cabine réservée correspondant à une classe de luxe, au tarif de 10 centimes par personne.

Art. 26. — Sont exempts du droit de péage

1° Le préfet, le maire, les juges d'instruction, le procureur de la République, les juges de paix et leurs greffiers, les commissaires de police et les agents de la police municipale, les ingénieurs et agents des ponts et chaussées, y compris les officiers et maîtres de port, les directeurs et employés des administrations de l'enregistrement et des domaines, des contributions directes, les percepteurs compris, des contributions indirectes et des douanes, les agents de l'administration forestière, des lignes télégraphiques, les agents voyers, piqueurs et cantonniers des chemins vicinaux, le receveur municipal, les vérificateurs des poids et mesures, les préposés d'octroi, les agents des services actifs de la voirie municipale, des eaux et de l'éclairage public désignés par le maire, les facteurs de l'administration des postes, les officiers et agents des divers corps de la marine se rendant d'une rive à l'autre pour cause de service ou ayant le siège de leurs fonctions dans la circonscription maritime de Nantes, les inspecteurs des pêches, les syndics des gens de mer, les gardes maritimes, les prud'hommes pêcheurs, les gardes jurés et autres fonctionnaires ou agents préposés à la police de la navigation et des pêches, mais pour le cas seulement où ces divers fonctionnaires et employés seront obligés de passer d'une rive à l'autre pour cause de service et sous la condition que les employés seront revêtus des marques distinctives de leurs fonctions ou porteurs de leurs commissions;

Les ministres des différents cultes reconnus par l'État ainsi que leurs assistants;

2° Les corps de troupes en marche, les officiers en service lors de la durée et dans l'étendue de leur commandement, les sous-officiers et les soldats voyageant isolément, à charge par eux de montrer une feuille de route ou un ordre de service, la gendarmerie, dans l'exercice de ses fonctions, ainsi que les individus conduits par la gendarmerie;

3° Les pompiers qui, en cas d'incendie, iraient porter secours d'une rive à l'autre;

4° Les gardes champêtres dans l'exercice de leurs fonctions.

Quelque fréquents et nombreux que soient les passages des corps et des individus qui, aux termes des dispositions ci-dessus, doivent jouir du droit de franchise, le concessionnaire ne pourra prétendre à aucune indemnité.

Les enfants au-dessous de trois ans, à charge d'être portés ou conduits, sont également exempts des droits de passage.

Art. 27. — Sont interdits :

1° Le transport des personnes ne jouissant pas de leurs facultés mentales ou en état d'ivresse, non accompagnées;

2° Le transport des matières considérées comme inflammables ou explosibles.

Art. 28. — La perception doit être faite d'une manière égale pour tous, sans aucune faveur. Toute convention contraire à cette clause est nulle de plein droit.

Toutefois cette clause ne s'applique pas aux traités qui pourraient intervenir entre le concessionnaire et l'État, dans l'intérêt des services publics de l'État.

Il peut, en outre, être établi des abonnements à prix réduits, mais le tarif de ces abonnements doit être soumis à l'homologation du Ministre des travaux publics, et il est entendu que toute réduction de taxe ou tout avantage accordé à certains usagers doit être accordé à tous les autres usagers dans les mêmes conditions.

Art. 29. — Le concessionnaire peut, s'il le juge convenable, abaisser les taxes au-dessous des limites déterminées par les tarifs maxima.

Les taxes ainsi abaissées ne peuvent être relevées qu'après un délai de trois mois.

Toute modification des tarifs est portée à la connaissance du public par des affiches placardées au moins quinze jours avant l'époque fixée pour la mise à exécution.

La perception des tarifs modifiés ne peut avoir lieu qu'avec l'homologation du Ministre des travaux publics.

Art. 30. — Les tarifs en vigueur à toute époque sont portés à la connaissance du public au moyen d'affiches apposées d'une manière très apparente, le plus près possible des appareils et aux endroits qui seront indiqués par l'ingénieur en chef du port.

Le concessionnaire est responsable de la conservation de ces affiches et les remplacera toutes les fois qu'il y aura lieu.

TITRE V.

DURÉE ET RETRAIT DE LA CONCESSION. SUPPRESSION TOTALE OU PARTIELLE DES INSTALLATIONS.

Art. 31. — La durée de la concession est fixée à quatre-vingts ans à partir de la date du décret auquel le présent cahier des charges est annexé.

Art. 32. — Faute par le concessionnaire de remplir les obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, il encourra le retrait de la concession.

Le retrait sera prononcé, s'il y a lieu, après mise en demeure, par décret rendu en conseil d'État sur le rapport du Ministre des travaux publics, le concessionnaire entendu.

Il est spécialement prévu qu'au cas où le retrait serait prononcé parce que le concessionnaire n'aurait pas terminé ses travaux, l'administration se réserve de réadjuger à sa folle enchère l'achèvement des ouvrages commencés et la concession intégrale des droits et charges contenus dans le présent cahier des charges, sans que le concessionnaire évincé puisse réclamer d'autres indemnités pour les travaux exé-

cutés, pour les droits de brevet et autres, que celles résultant des offres faites à l'enchère.

Art. 33. — Par le seul fait de la notification du décret prononçant le retrait de la concession, ou à l'expiration de la quatre-vingtième année, et par le seul fait de cette expiration, l'État se trouvera subrogé à tous les droits du concessionnaire. Il entrera immédiatement en possession de tous les appareils et de leurs accessoires, ainsi que de tous les ouvrages mobiliers ou immobiliers établis sur le domaine public ou sur le domaine de l'État et de toutes les dépendances immobilières. Le concessionnaire sera tenu de lui remettre ces ouvrages en bon état d'entretien.

En ce qui concerne les ustensiles et objets mobiliers qui seraient nécessaires au fonctionnement des appareils, l'État sera tenu, si le concessionnaire le requiert, de reprendre tous ces objets sur l'estimation qui en sera faite à dire d'experts, et réciproquement, si l'État le requiert, le concessionnaire sera tenu de les céder de la même manière.

Les dispositions qui précèdent ne sont applicables qu'au cas où le Gouvernement déciderait que le pont et ses dépendances doivent être maintenus en totalité ou en partie.

Dans le cas, au contraire, où le Gouvernement déciderait que le pont et ses dépendances doivent être supprimés en tout ou en partie, les constructions et engins seront enlevés, et les lieux seront remis dans l'état primitif aux frais du concessionnaire, sans qu'il puisse prétendre à aucune indemnité.

Art. 34. — Dans le cas d'interruption partielle ou totale des services confiés au concessionnaire, le Ministre des travaux publics prendra immédiatement, aux frais et risques du concessionnaire, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service jusqu'à ce qu'il ait été statué sur le retrait de la concession ou jusqu'à ce que le concessionnaire se soit remis en mesure de continuer ses opérations.

Art. 35. — Dans le cas où, à une époque quelconque, il serait reconnu nécessaire, dans l'intérêt public, de déplacer les bâtiments accessoires, les tuyaux de conduites d'eau ou de gaz posés sur le sol du domaine public en vue de l'exploitation de la présente concession, ces déplacements seraient ordonnés par arrêté préfectoral pris sur l'avis de l'ingénieur en chef du port.

Le concessionnaire serait tenu alors d'exécuter cet ordre à ses frais et sans indemnité dans les délais prescrits, faute de quoi l'administration y procéderait d'office et aux frais du concessionnaire.

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 36. — Le concessionnaire est tenu de faire élection de domicile à Nantes.

Il doit avoir un bureau situé à proximité des quais et faire choix, s'il en est requis, d'un agent qui logera dans le bâtiment affecté audit bureau.

Cet agent a qualité pour recevoir, au nom du concessionnaire, toutes les notifications administratives.

Art. 37. — Le concessionnaire est dispensé de payer à l'État aucune redevance pour l'occupation du terrain du domaine public sur lequel seront établis les passerelles et les pylônes.

Les redevances ordinaires seront payées pour les occupations temporaires résultant des installations accessoires.

Art. 38. — L'État pourra à toute époque racheter la concession dès l'ouverture au service public du pont à transbordeur.

Si l'État use de la faculté qui lui est réservée par le présent article dans les quinze premières années de la concession, l'indemnité de rachat consistera dans le remboursement de toutes les dépenses de premier établissement réellement faites par le concessionnaire.

A partir de l'expiration de la période de quinze ans dont il s'agit, l'indemnité de rachat sera réglée de la manière suivante :

On relèvera les produits nets obtenus annuellement par le concessionnaire ou ses ayants droit pendant les sept années qui ont précédé celle où le rachat sera effectué. On en déduira les produits nets des deux plus faibles années et on établira le produit net moyen des cinq autres années. Ce produit net formera le montant d'une annuité qui sera due et payée au concessionnaire ou à ses ayants droit pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de la comparaison.

Art. 39. — Les frais d'impression et d'enregistrement de toutes les pièces relatives à la présente concession restent à la charge du concessionnaire.

Art. 40. — Avant tout commencement d'exécution des travaux prévus au présent cahier des charges, le concessionnaire devra déposer à la caisse des dépôts et consignations une somme de 25.000 francs qui formera le cautionnement de l'entreprise.

Cette somme sera rendue au concessionnaire par cinquièmes et proportionnellement à l'avance des travaux.

Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après l'achèvement des travaux.

Vu et arrêté pour être annexé au décret en date de ce jour.

Paris, le 26 mai 1898.

(N° 279)

[28 mai 1898]

Décret approuvant la substitution de M. Pagot aux concessionnaires primitifs du chemin de fer d'embranchement des mines de Réty (Pas-de-Calais).

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est approuvée la substitution de M. Pagot à la compagnie des mines de houille de Réty, Ferques et Hardinghen, à la faillite Bellart et à M. Breton, comme concessionnaire du chemin de fer d'embranchement, dont l'établissement a été déclaré d'utilité publique par le décret sus-visé du 23 janvier 1876.

(N° 280)

[1er juin 1898]

Décrets portant réorganisation du comité consultatif des chemins de fer et nommant les membres de ce comité, précédés d'un rapport adressé au Président de la République par le Ministre des travaux publics.

RAPPORT

AU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

Paris, le 31 mai 1898.

Monsieur le Président,

Le comité consultatif des chemins de fer, institué par un décret du 31 janvier 1878 en vue de l'étude des diverses questions que

soulève l'exploitation commerciale des chemins de fer, est actuellement régi par le décret du 18 septembre 1893.

Aux termes de ce décret, les membres du comité sont nommés pour deux ans. Ils peuvent d'ailleurs être renommés.

Les pouvoirs des membres en fonction étant actuellement expirés, il importe de reconstituer le comité pour une nouvelle période de deux années.

Ce moment m'a paru favorable pour vous proposer de renforcer la composition du comité en y faisant une place plus large à la représentation de l'agriculture.

Les questions de tarifs, qui constituent la principale des attributions du comité, présentent une importance capitale pour l'agriculture aussi bien que pour le commerce et pour l'industrie. Or, tandis que ces deux dernières branches de l'activité économique du pays sont largement représentées dans le comité, la représentation de l'agriculture est demeurée jusqu'à ce jour fort réduite.

Le Gouvernement actuel, dès son arrivée aux affaires, s'est efforcé d'obtenir et a effectivement obtenu des compagnies de chemins de fer de notables réductions sur les tarifs qui intéressent plus particulièrement l'agriculture. Mais de nouvelles modifications aux tarifs actuellement existants sont encore désirables. Le Gouvernement est décidé à en poursuivre l'étude. Il ne saurait dans cette œuvre s'entourer de trop de lumières. J'estime donc qu'il y a lieu de faire dans le comité une place plus large aux représentants autorisés des intérêts agricoles et d'y appeler les représentants de la Société nationale d'encouragement à l'agriculture, de la Société des agriculteurs de France et de la Société générale des viticulteurs de France.

J'estime, d'autre part, qu'il y a lieu de renforcer la représentation des chambres de commerce des départements de façon à faire une place à certaines chambres fort importantes en élevant de six à huit le nombre de celles dont le président sera admis à siéger au comité.

Le développement des voies ferrées dans les colonies doit appeler toute l'attention du gouvernement. Je considère, par suite, que le Ministre des colonies devrait être représenté dans le comité.

Enfin je considère qu'il y a lieu de rétablir la représentation au comité du ministère de la guerre, supprimée par le décret de 1895 et de porter de trois à quatre le nombre des rapporteurs adjoints pris parmi les auditeurs au conseil d'État qui, aux termes

du décret de 1893, sont chargés d'étudier les questions d'ordre secondaire dont le nombre va sans cesse en augmentant.

Les autres dispositions du décret du 18 septembre 1893 qui fixent le mode de renouvellement du comité, ses attributions et son fonctionnement, répondent convenablement à tous les besoins et n'exigent aucune modification.

Si vous voulez bien adopter ces mesures, j'ai l'honneur de vous prier de revêtir de votre signature le décret ci-joint.

Je vous prie d'agréer, monsieur le Président, l'assurance de mon profond respect.

Le Ministre des travaux publics,
TURREL.

Le Président de la République française,

Vu le décret du 31 janvier 1878, instituant un comité consultatif des chemins de fer ;

Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

Décrète :

Art. 1er. — Le comité consultatif est composé de sept membres de droit et de soixante-huit membres nommés par décret.

Sont membres de droit:

Le président de la commission des chemins de fer du Sénat ;

Le président de la commission des chemins de fer de la Chambre des députés ;

Le président de la section des travaux publics, de l'agriculture, du commerce et de l'industrie du conseil d'État ;

Le directeur des chemins de fer au ministère des travaux publics;

Le directeur des routes, de la navigation et des mines au ministère des travaux publics;

Le directeur du personnel et de la comptabilité au ministère des travaux publics ;

Le directeur des chemins de fer de l'État.

Les membres nommés par décret comprennent :

22 membres du Parlement, dont 8 sénateurs et 14 députés;

2 membres du conseil d'État de la section des travaux publics, de l'agriculture, du commerce et de l'industrie ;

2 membres de la cour des comptes;

5 représentants du ministère des finances;

4 représentants du ministère du commerce, de l'industrie, des postes et des télégraphes;

1 membre de la chambre de commerce de Paris ;

Le président du tribunal de commerce de Paris ;

8 membres des chambres de commerce des départements ;

4 représentants du ministère de l'agriculture ;

1 représentant de la Société nationale d'encouragement à l'agriculture ;

1 représentant de la Société générale des viticulteurs de France ;

2 représentants du ministère des colonies ;

1 représentant du ministère de la guerre ;

3 membres du corps des ponts et chaussées ;

1 membre du corps des mines ;

1 représentant de l'industrie minière ;

2 représentants de la navigation intérieure ;

3 ingénieurs civils ;

1 membre de la commission permanente du congrès international des chemins de fer ;

2 ouvriers ou employés des compagnies de chemins de fer.

Art. 2. — Les inspecteurs généraux chargés de la direction des services de contrôle de l'exploitation des chemins de fer ont entrée dans le comité avec voix délibérative pour les affaires de leur service et voix consultative pour les autres affaires.

Un secrétaire avec voix délibérative et deux secrétaires adjoints avec voix consultative, pris parmi les maîtres des requêtes ou les auditeurs du conseil d'État, sont attachés au comité par arrêté ministériel.

4 auditeurs au conseil d'État, nommés par arrêté ministériel, sur la présentation du vice-président du comité, sont adjoints, en qualité de rapporteurs, pour les affaires d'importance secondaire. Ils ont voix consultative.

Art. 3. — Le comité est présidé par le Ministre des travaux publics.

Un vice-président est nommé chaque année par arrêté ministériel pour présider les séances en l'absence du Ministre, assurer la marche du service et désigner les rapporteurs.

Art. 4. — Les membres du comité consultatif sont nommés pour deux ans. Les membres sortants peuvent être renommés.

Art. 5. — Cesseront de plein droit de faire partie du comité les membres qui n'exerceront plus les fonctions qui ont motivé leur nomination.

Ils seront immédiatement remplacés par des membres choisis

dans les catégories qu'ils représentaient eux-mêmes, conformément aux dispositions de l'article 1er.

Art. 6. — Le comité est nécessairement consulté :

Sur l'homologation des tarifs ;

Sur l'interprétation : 1° des lois et règlements relatifs à l'exploitation commerciale des chemins de fer; 2° des actes de concession ; 3° des cahiers des charges;

Sur les rapports des administrations de chemins de fer entre elles ou avec les concessionnaires des embranchements ;

Sur les traités passés par les administrations de chemins de fer et soumis à l'approbation du Ministre;

Sur la demande en autorisation d'émission d'obligations ;

Sur les demandes d'établissement de stations ou de haltes sur les lignes en exploitation ;

Sur les réclamations relatives à la marche des trains;

Sur les vœux ou pétitions tendant à la création de nouveaux trains.

Art. 7. — Le comité délibère, en outre, et fournit son avis sur toutes les autres questions qui lui sont soumises par le Ministre, relativement à l'établissement et à l'exploitation des chemins de fer d'intérêt général, d'intérêt local ou des tramways, notamment sur le mode à adopter pour la mise en exploitation des lignes nouvelles, sur le rachat des concessions ou la fusion des compagnies. Il donne également son avis sur toutes les questions relatives à l'organisation, par les soins des compagnies, de caisses de retraites, d'économats et toutes autres institutions analogues.

Art. 8. — Le comité délibère sur un rapport écrit, présenté par un des membres ou par un des secrétaires, ou par un des auditeurs au conseil d'État, adjoints comme rapporteurs.

Des sous-comités institués par arrêtés ministériels peuvent être chargés d'émettre, aux lieu et place du comité, un avis sur les affaires de moindre importance.

Art. 9. — Le comité peut, avec l'assentiment du Ministre, procéder à des enquêtes.

Il entend les représentants des administrations de chemins de fer, ainsi que ceux du commerce et de l'industrie, toutes les fois qu'il le juge utile pour éclairer ses délibérations. Il les convoque soit spontanément, soit sur leur demande.

Art. 10. — Le comité se réunit, en dehors de la période des vacances, au moins une fois par semaine, et aussi souvent que les besoins du service l'exigent.

Art. 11. — Le Ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 1er juin 1898.

Par décrets en date des 1er et 5 juin 1898, sont nommés membres du comité consultatif des chemins de fer :

MM.

Loubet, sénateur ;
Monis, sénateur ;
Huguet, sénateur ;
Mir, sénateur ;
Prevet, sénateur ;
Reymond, sénateur ;
Waddington (Richard), sénateur ;
Franck Chauveau, sénateur ;
Aynard, député ;
Cochery, député ;
Etienne, député ;
Guillain, député ;
Jonnart, député ;
Lasserre, député ;
Laroze, député ;
Lebret, député ;
Ricard (Henri), député ;
Sibille, député ;
Thomson, député ;
Fleury-Ravarin, député ;
Krantz, député ;
Cotelle, conseiller d'État ;
Colson, conseiller d'État ;
George, président de chambre à la cour des comptes ;
Tisserand, conseiller maître à la cour des comptes ;
Bousquet, directeur général des douanes ;
Courtin, inspecteur des finances ;
Laurent, directeur général de la comptabilité publique ;
Machart, inspecteur général des finances ;
Pallain, gouverneur de la Banque de France ;
Ansault, administrateur de l'exploitation postale au ministère du commerce, de l'industrie, des postes et des télégraphes ;

MM.

Chandèze, directeur du commerce, au ministère du commerce, de l'industrie, des postes et des télégraphes ;

Moreau, chef du contentieux à l'Exposition de 1900 ;

Nicolas, directeur du travail et de l'industrie au ministère du commerce, de l'industrie, des postes et des télégraphes ;

Lainey, membre de la chambre de commerce de Paris;

Brunet, membre de la chambre de commerce de Bordeaux;

Courtois de Viçose, membre de la chambre de commerce de Toulouse ;

Estève (Louis), membre de la chambre de commerce de Cette ;

Herbart, membre de la chambre de commerce de Dunkerque;

Feraud, membre de la chambre de commerce de Marseille;

Latham, membre de la chambre de commerce du Havre;

Le Bourgeois, membre de la chambre de commerce de Dieppe;

Rogé, président de la chambre de commerce de Nancy;

Goy, président du tribunal de commerce de la Seine;

Benard (Jules), agriculteur, membre du conseil supérieur de l'agriculture et de la société nationale d'agriculture ;

Daubrée, directeur des forêts au ministère de l'agriculture;

Vassillière, directeur de l'agriculture au ministère de l'agriculture ;

Tallavignes, ingénieur agronome, directeur de l'école d'agriculture, Toulouse (Haute-Garonne) ;

De Lagorsse, ancien député, secrétaire général de la société nationale d'encouragement à l'agriculture;

De Vogüé (marquis), président de la société d'agriculture de France ;

Cazelles, vice-président de la société des viticulteurs de France;

Lebon (André), ancien ministre du commerce et des colonies;

Dislère, conseiller d'État;

Gonse, général de division, sous-chef d'état-major général de l'armée;

Doniol, inspecteur général des ponts et chaussées ;

Holtz, inspecteur général des ponts et chaussées ;

Ricour, inspecteur général des ponts et chaussées;

Orsel, inspecteur général des mines;

Fayot, concessionnaire des mines de Commentry et de Decazeville ;

Couvreur, président de la chambre syndicale de la marine (navigation intérieure) ;

MM.

Papelier, fondateur des docks nancéens;

Armez, ingénieur civil;

Lapaye, ingénieur civil;

Grüner, ingénieur civil;

Griolet, membre de la commission permanente du congrès international des chemins de fer;

Pérochau, ouvrier ajusteur dans les ateliers de la compagnie des chemins de fer de l'Ouest;

Guimbert, président de la fédération générale française professionnelle des mécaniciens et chauffeurs des chemins de fer et de l'industrie.

(N° 281)

[3 juin 1898]

Décret relatif à l'exécution des travaux d'approfondissement du port de marée de Dieppe.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Il sera procédé à l'exécution de travaux d'approfondissement du port à marée de Dieppe conformément aux dispositions générales des propositions des ingénieurs ci-dessus visées.

La dépense de ces travaux est évaluée à 145.000 francs.

Art. 2. — Il est pris acte de l'engagement souscrit par la chambre de commerce de Dieppe, ainsi qu'il résulte de sa délibération susvisée, de supporter l'intégralité de la dépense des travaux dont il s'agit.

Les fonds nécessaires à l'exécution des travaux seront versés au Trésor, par acomptes successifs, au fur et à mesure des besoins de l'entreprise. L'importance des versements partiels et l'époque à laquelle ils devront être effectués seront déterminées par le Ministre des travaux publics.

Art. 3. — La dépense sera inscrite au chapitre ouvert annuellement à la 2e section du budget du département des travaux publics, pour l'amélioration des ports maritimes.

(N° 282)

[3 juin 1898]

Décret portant approbation d'une convention passée entre le Ministre des travaux publics et le syndicat des communes de Maisons-Laffitte, Sartrouville, Houilles et Bezons, concessionnaire du tramway déclaré d'utilité publique par décret du 18 septembre 1893, et prorogeant le délai fixé pour l'accomplissement des expropriations.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est approuvée la convention passée, le 10 mai 1898, entre le Ministre des travaux publics et le syndicat des communes de Maisons-Laffitte, Sartrouville, Houilles et Bezons, concessionnaire du tramway déclaré d'utilité publique par le décret ci-dessus visé, du 18 septembre 1893.

Ladite convention restera annexée au présent décret.

Art. 2. — Est reporté au 18 septembre 1900 le délai fixé pour l'accomplissement des expropriations par l'article 2 du décret ci-dessus visé, du 18 septembre 1893.

CONVENTION.

Entre le Ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État, sous réserve de l'approbation des présentes par décret délibéré en conseil d'État;

Et le syndicat des communes de Bezons, Houilles, Sartrouville et Maisons-Laffitte, institué par décret du 11 juillet 1893, à l'effet d'obtenir la concession du tramway à vapeur de Neuilly à Maisons-Laffitte, ledit syndicat représenté par MM. Forest, Plainchant, Nanin, Mancel,

Piquet, Jacques, Foucher et Augendre, formant le comité administrateur;

Il a été convenu ce qui suit :

I. — Après le 31 mai 1910, date d'expiration de la concession des tramways dont les sections seront empruntées, sur le territoire de la commune de Neuilly, par le tramway de Neuilly à Maisons-Laffitte, en vertu de l'arrangement intervenu entre la compagnie rétrocessionnaire dudit tramway et la compagnie des tramways de Paris et du département de la Seine, les sections empruntées feront partie du tramway de Neuilly à Maisons-Laffitte, moyennant le payement à l'État ou ses ayants droit, par la compagnie rétrocessionnaire de ce tramway, sur évaluation à l'amiable ou à dire d'experts, de la valeur au 1er juin 1910 des voies composant lesdites sections.

Au cas où l'État autoriserait, au 1er juin 1910 ou ultérieurement, d'autres concessionnaires à faire un service même local sur ces sections, les dépenses annuelles d'intérêt et d'amortissement jusqu'en 1947 inclusivement des sommes payées en vertu du paragraphe précédent, ainsi que les frais d'entretien et de renouvellement des voies, seront partagés au prorata du nombre des kilomètres parcourus par les véhicules entre ces concessionnaires et la compagnie rétrocessionnaire du tramway de Neuilly à Maisons-Laffitte.

II. — La concession du tramway de Neuilly à Maisons-Laffitte expirera le 31 décembre 1947.

III. — Les frais d'enregistrement de la présente convention seront à la charge de la compagnie rétrocessionnaire.

Fait à Paris, le 10 mai 1898.

(N° 283)

[5 juin 1898]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'un réseau de tramway à traction électrique dans la ville d'Oran.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'un réseau

de tramways, à traction électrique, destiné au transport des voyageurs dans la ville d'Oran.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit réseau ne sont pas accomplies dans le délai de deux ans à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — La ville d'Oran est autorisée à pourvoir à la construction et à l'exploitation du réseau de tramways dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée, le 2 mai 1898, entre le maire d'Oran, au nom de la ville, et M. Faye pour la rétrocession du réseau de tramways susmentionné, conformément aux conditions du cahier des charges annexé à cette convention.

Ladite convention, ainsi que le cahier des charges et le plan d'ensemble ci-dessus visés, resteront annexés au présent décret.

VILLE D'ORAN.

Tramways électriques.

TRAITÉ DE RÉTROCESSION.

Entre :

M. le maire de la ville d'Oran, agissant au nom de la ville et spécialement autorisé par le conseil municipal, suivant délibérations des 14 décembre 1895, 22 janvier 1897 et 18 mai 1897,

D'une part ;

Et M. E. Faye, demeurant à Lyon, 4, rue Grolée,

D'autre part ;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — La ville d'Oran s'engage à solliciter de l'État la concession d'un réseau de tramways sur rails marchant à l'électricité, tel qu'il est défini dans les articles 1 et 2 du cahier des charges annexé au présent traité, avec des clauses et conditions prévues dans ledit cahier des charges.

Par ce même traité, M. Faye, de son côté, s'engage envers la ville

d'Oran à faire dresser et exécuter les plans nécessités par la loi et les règlements pour ladite demande, à ses frais personnels, mais en les établissant d'un commun accord avec l'administration municipale.

Art. 2. — La ville s'engage dès aujourd'hui à rétrocéder à M. Faye la concession telle qu'elle l'obtiendra de l'État pour une durée de soixante-quinze ans. Elle ne devra toutefois aucune indemnité à M. Faye, si l'État lui refusait ladite concession qu'elle s'engage à demander.

Art. 3. — La ville se réserve le droit de demander ou d'accorder de nouvelles concessions de tramways, quel que soit le système adopté; mais il est entendu que M. Faye, aura, à conditions égales, un droit de préférence pendant dix ans, et ce droit de préférence ne s'appliquera pas au boulevard du Nord ni au boulevard Malakoff prolongé à construire par la Société immobilière d'Oran. Un délai de trois mois lui sera accordé après notification pour formuler son acceptation ou son refus. Passé ce délai, il sera forclos du droit de préférence.

Art. 4. — En cas de déplacement, de réfection ou de modifications apportées soit dans le profil, soit dans le mode actuel de pavage ou d'empierrement par la ville, le département ou l'État, suivant le cas, des voies suivies par l'une ou l'autre des lignes de tramways concédées, le rétrocessionnaire devra rétablir à ses frais les rails et tous accessoires, poteaux, fils, etc., s'il y a lieu, et ne sera admis à aucune indemnité pour gêne momentanée dans le service des tramways ou autrement.

Art. 5. — Une subvention de 400 francs par kilomètre de voie principale est alloué par la ville au rétrocessionnaire sur les fonds d'entretien des voies urbaines, en raison de l'usure qui résultera de la circulation des voitures ordinaires, sur la longueur de la chaussée qui est affectée au service de la voie ferrée. Cette subvention pourra être revisée tous les cinq ans.

Art. 6. — La ville s'engage à concéder la jouissance gratuite à M. Faye des surfaces occupées par les bureaux d'attente et de contrôle lorsque lesdits bureaux seront établis sur des terrains de la voirie urbaine ou appartenant à la ville. Les plans architecturaux de ces bureaux devront être soumis à la ville et acceptés par elle.

Art. 7. — Une subvention équivalente aux droits d'octroi payés par le rétrocessionnaire sur les matériaux, objets et engins nécessaires à la construction des lignes, à la mise en service et à l'exploitation du réseau, sera versée mensuellement au rétrocessionnaire, qui sera tenu de justifier par état de la somme qu'il aura avancée; mais il est bien entendu que cette clause n'a aucun effet pour l'octroi de mer; elle ne recevrait son application que si la ville obtenait un octroi spécial pour elle-même.

Art. 8. — Le service commencera, du 15 octobre au 15 mars, à sept heures du matin, pour finir à huit heures du soir; du 15 mars au 15 octobre, il ira de six heures du matin à neuf heures du soir.

Un train ouvrier, à prix réduit, sera organisé sur toutes les lignes, suivant accord entre la municipalité et le rétrocessionnaire.

Art. 9. — Pendant toute la durée du service, le rétrocessionnaire sera tenu de transporter gratuitement les facteurs des télégraphes et les sous-agents des postes, ainsi qu'en cas d'incendie les sapeurs-pompiers porteurs de leurs insignes.

Art. 10. — Un droit de stationnement équivalent à 2 0/0 sur les recettes brutes de transport sera payé à la ville par le rétrocessionnaire. Ce droit ne pourra être inférieur à 4.000 francs par an ; il sera versé par semestre échu. Toutes les facilités seront données par M. Faye aux agents de la commune pour vérifier la comptabilité.

Art. 11. — M. Faye, étant acquéreur éventuel des droits de la compagnie des omnibus oranais, s'engage à baisser à 10 centimes le prix des places sur les omnibus dont le point central sera sur la place d'Armes ; cette réduction sera faite sur toutes les lignes à dater du décret déclaratif d'utilité publique de sa concession de tramways électriques, c'est-à-dire à dater du jour où il sera propriétaire des omnibus actuels.

Art. 12. — Le rétrocessionnaire fera imprimer à ses frais 300 exemplaires du traité de rétrocession et du cahier des charges et les remettra à l'administration municipale.

Art. 13. — Tous les engins, matériaux et apparaux et plus spécialement toutes les fournitures de la partie électrique nécessaires à la construction et à l'exploitation des tramways seront de provenance française.

M. Faye ne devra pas employer pour l'exploitation plus de 10 0/0 d'étrangers.

Art. 14. — Après la signature de l'acte de rétrocession et avant l'envoi du dossier au conseil d'État, le rétrocessionnaire déposera à la Caisse des dépôts et consignations une somme de 30.000 francs en numéraire ou en rentes sur l'État calculées conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du Trésor avec transfert au profit de ladite caisse de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

Les trois quarts seront rendus au rétrocessionnaire par quart et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier quart ne sera remboursé qu'après l'expiration de la rétrocession.

Art. 15. — Le rétrocessionnaire devra faire élection de domicile à Oran. Dans le cas où il ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à lui adressée sera valable lorsqu'elle sera faite à la mairie d'Oran.

Art 16. — Dans un délai de six mois à dater de la promulgation du décret de concession, M. Faye devra constituer une société anonyme qui lui sera substituée comme rétrocessionnaire du réseau défini par le décret.

Cette substitution devra être approuvée par décret délibéré en conseil d'État, conformément à l'article 10 de la loi du 11 juin 1880.

La société demeurera solidairement responsable, avec le rétrocessionnaire, vis-à-vis de la ville, de tous les engagements qu'il aura contractés envers celle-ci, et ce, pendant un délai de dix ans à partir du décret approuvant la substitution.

Art. 17. — Le cahier des charges est conforme au cahier des charges type annexé au décret du 6 août 1881, sauf modification ou addition aux articles 3, 4, 6, 9, 11, 17, 20, 23, 28, 29 et 36, et suppression des articles 24, 25, 26, 27, 30, 31, 32, 33, 34, 38 et 39.

Le rétrocessionnaire sera assujetti envers la ville à toutes les obligations imposées à la ville elle-même par ce cahier des charges.

Fait double entre les soussignés, le 2 mai 1898.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE I.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le réseau de tramways qui fait l'objet du présent cahier des charges est destiné au transport des voyageurs et éventuellement des marchandises.

La traction aura lieu par l'électricité par câbles nus aériens suspendus à des poteaux ou à des consoles placées contre les maisons.

Art. 2. — Ce réseau comprendra les lignes suivantes et empruntera les voies publiques ci-après désignées :

Ligne I. — Place d'Armes, rue des Jardins, boulevard Malakoff, place Kléber, rue d'Orléans, rue de la Marine, quai de la Douane jusqu'à la hauteur du quai Bougainville. — Retour par les rues Philippe et Turin.

Ligne I bis. — Place d'Armes, rue des Jardins, boulevard Malakoff, place Kléber, rue Charles-Quint, rue Christophe-Colomb, jusqu'à la cale de halage à l'origine de la jetée Sainte-Thérèse. — Retour par les rues Philippe et de Turin ;

Ligne II. — Place d'Armes, boulevard National, rue de Tlemcen, jusqu'à Eckmûl-Noiseux (école normale) ;

Ligne III. — Place d'Armes, boulevard National, boulevard Sébastopol, rue Dutertre, chemin du Cimetière, jusqu'au Cimetière européen ;

Ligne IV. — Place d'Armes, boulevard National, boulevard Magenta boulevard Marceau, jusqu'à la gare de Karguentah ;

Ligne V. — Place d'Armes, boulevard Séguin, rue et route de Mostaganem, jusqu'à Saint-Eugène, au droit des écoles communales;

Ligne VI. — Place d'Armes, boulevard Séguin, rue d'Arzew, jusqu'au village Gambetta.

Art. 3. — Les projets d'exécution seront présentés dans un délai de deux mois à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique.

Les travaux devront être commencés dans les deux mois qui suivront l'approbation des plans d'exécution et terminés de façon que toutes les lignes soient livrées à l'exploitation dans le délai maximum d'une année à partir de ladite approbation des plans.

Art. 4 à 11. — *Comme au type.*

Art. 11. — Les voitures devront s'arrêter en pleine voie pour prendre ou laisser des voyageurs sur tous les points du parcours, sauf sur les sections où la rampe serait égale ou supérieure à 3 0/0 et dans les courbes de rayon inférieur à 30 mètres.

Les trains composés de plusieurs voitures ne s'arrêteront qu'aux garages.

Le nombre et l'emplacement des gares, stations et haltes, seront arrêtés lors de l'approbation des projets définitifs, si, à ce moment, on décide d'en créer.

Le reste comme au type (*).

(N° 284)

[9 juin 1898]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département du Finistère, d'un réseau de tramways dans la ville de Brest et sa banlieue.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département du Finistère, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'un réseau de tramways à traction électrique, destiné au transport des voyageurs et, facultativement, des

(*) Voir le type *Ann.* 1882, p. 292; et *Journal Officiel*, du 8 juin 1898.

marchandises dans la ville de Brest et sa banlieue, et comprenant les lignes ci-après:

1° De la rue Inkermann (territoire de la commune de Lambézellec) à Saint-Pierre-Quilbignon, par la route nationale n° 12 et le chemin de grande communication n° 12;

2° Du port de commerce de Brest à Kerinou (commune de Lambézellec), en passant par les gares de Brest (réseau de l'Ouest et réseau d'intérêt local du Finistère).

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit réseau ne sont pas accomplies dans un délai de trois ans à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — La ville de Brest est autorisée à pourvoir à la construction et à l'exploitation du réseau de tramways dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée, les 26 et 28 avril 1898, entre le maire de Brest, agissant au nom de la ville, d'une part, et la société anonyme dite « Compagnie des tramways électriques de Brest », d'autre part, pour la rétrocession du réseau de tramway susmentionné, conformément aux conditions du cahier des charges annexé à cette convention.

Ladite convention, ainsi que le cahier des charges et le plan d'ensemble ci-dessus visés, resteront annexés au présent décret.

Art. 4. — Il est interdit à la « Compagnie des tramways électriques de Brest », sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction ou l'exploitation du réseau qui lui est rétrocédé, sans y avoir été préalablement autorisée par décret délibéré en conseil d'État.

TRAITÉ DE RÉTROCESSION.

Entre les soussignés,

M. Louis-Arthur Delobeau, sénateur, maire de la ville de Brest, agissant en cette qualité, en vertu des délibérations du conseil municipal des 30 décembre 1895, 27 janvier et 20 mars 1896, 19 mars, 3 juin et 17 septembre 1897 et 25 avril 1898,

D'une part;

Et la société anonyme dite compagnie des tramways électriques de Brest, constituée par les deux assemblées générales constituantes des 17 et 23 mars 1897,

Représentée par M. Louis-Barthélemy Durand, propriétaire, demeurant à Eveux (Rhône), en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par le conseil d'administration de ladite société, suivant délibération en date du 3 juin 1897,

D'autre part ;

Il a été convenu et expliqué ce qui suit :

Art. 1er. — La ville de Brest, en instance pour obtenir la concession d'un réseau de tramways sur rails avec traction électrique par fil aérien, système trolley, destiné au transport des voyageurs et facultativement des marchandises, s'engage à rétrocéder ladite concession à la compagnie des tramways électriques de Brest, qui accepte, pour une durée de cinquante années à partir de la date du décret d'autorisation.

La compagnie des tramways électriques de Brest s'engage à faire dresser et exécuter, d'accord avec l'administration municipale, mais à ses frais, les plans exigés par la loi et les règlements à l'appui de ladite demande. Il est bien entendu que, dans le cas où la ville n'obtiendrait pas la concession, comme aussi dans le cas où la compagnie ne serait pas acceptée comme rétrocessionnaire, le présent traité serait considéré comme nul et non avenu et ladite compagnie ne pourrait prétendre à aucune indemnité.

Art. 2. — La compagnie des tramways électriques de Brest est assujettie envers la ville de Brest à toutes les obligations qui sont imposées à la ville elle-même par le cahier des charges annexé au décret de concession, de même qu'elle est subrogée aux avantages résultant pour la ville dudit cahier des charges.

Ce cahier des charges est conforme au cahier-type annexé au décret du 6 août 1881, sauf modifications aux articles 4, 10, 11, 14, 15, 23, 24, 27, et suppression des articles 7, 32, 38 et 39.

Art. 3. — La ville de Brest se réserve la faculté de demander et d'accorder de nouvelles concessions de lignes de tramways ; mais il est entendu que la compagnie rétrocessionnaire aura, pendant une période de dix années à partir de la date du décret d'utilité publique, à conditions égales, un droit de préférence ; un délai de trois mois lui sera accordé, après notification, pour formuler son refus ou son acceptation. Passé ce délai, il ne sera plus tenu compte dudit droit de préférence.

Art. 4. — Le directeur et les employés de l'exploitation des tramways seront de nationalité française.

Un costume uniforme agréé par le maire et un numéro distinct sont obligatoires pour les conducteurs et contrôleurs dans l'exercice de leurs fonctions.

Art. 5. — Pendant toute la durée de la concession, la compagnie contractante payera à la ville, à titre de droit de stationnement, une somme annuelle de 75 francs pour chaque voiture mise en circulation.

Ce droit ne sera pas exigé pour les voitures destinées aux trains ouvriers et pour celles accidentellement mises en service.

Le règlement aura lieu tous les trimestres sur états approuvés par le maire.

Art. 6. — S'il est nécessaire de consolider le Pont-National, la part des travaux de consolidation qui ne seraient pas pris en charge par le département ou l'État et qui pourraient être exigés pour l'établissement du réseau sera entièrement à la charge et aux risques de la compagnie rétrocessionnaire. Il en serait de même en ce qui concerne les ponts-levis des portes Foy, du Moulin à Poudre et du Conquet.

Art. 7. — L'installation des tramways électriques comprenant, en outre des avantages faits à la ville, la réfection d'une partie du pavage des rues et laissant la faculté d'user des poteaux pour la pose des appareils d'éclairage, il sera accordé à la compagnie rétrocessionnaire une subvention équivalente aux droits d'octroi payés par elle pour les matériaux, objets et engins nécessaires à la construction des lignes.

Les payements seront faits par la ville, sur production des pièces justificatives.

Il est bien entendu que cette subvention portera seulement sur les droits d'octroi afférents aux matériaux nécessaires à la construction du réseau faisant l'objet de la présente rétrocession et qu'elle ne pourra être invoquée pour d'autres lignes à construire dans l'avenir, ni pour des travaux d'entretien ou de réparation.

Art. 8. — La compagnie rétrocessionnaire sera soumise, sauf le cas de force majeure ou de retards indépendants de sa volonté, à une amende de 20 francs par jour de retard pour chaque kilomètre de ligne concédé et non exploité dans les délais fixés à l'article 3 du cahier des charges.

Art. 9. — En retour des avantages qui lui sont accordés, la compagnie des tramways électriques de Brest versera annuellement à la ville, sous réserve que celle-ci en fera la répartition aux communes de Lambézellec et de Saint-Pierre-Quilbignon, dans les conditions stipulées par un acte spécial, 26 0/0 sur la partie des recettes brutes réalisées par le prix des places des voyageurs excédant 22.500 francs en moyenne par an et par kilomètre de voie ferrée. Le nombre des kilomètres sera compté en additionnant toutes les longueurs des voies posées et affectées au service public. En outre, la somme totale, ainsi exempte des prélèvements, sera augmentée de 20.000 francs pour couvrir les frais supplémentaires d'exploitation du service intensif prévu sur la première ligne par l'article 14 du cahier des charges.

Pour chaque nouveau kilomètre de voie concédé et exploité dans l'avenir, une nouvelle somme de 22.500 francs sera exempte de prélèvements.

La liquidation de ce pourcentage sera faite par les soins de l'entreprise sur un état dressé d'après les feuilles de perception des voitures, et la ville aura le droit de faire opérer le pointage de cesdites feuilles.

Ces états seront remis à la ville dans le mois qui suivra la fin de chaque exercice ; le montant en sera versé à la recette municipale dès leur acceptation par le maire. Lesdits états seront fournis à la ville dès le début de l'exploitation, quelle que soit l'importance des recettes.

Art. 10. — Les achats d'immeubles qui pourraient être nécessités pour l'établissement des tramways dans la rue de Siam, entre les rues de Traverse et Ducouédic, ainsi que les travaux de rectification des chaussées en face de ces immeubles, seront à la charge de la ville. Dans tous les cas, la compagnie rétrocessionnaire sera seule chargée des travaux de remaniement des bordures, chaussées, bouches d'égout, siphons, etc., nécessaires pour permettre l'établissement de la voie ferrée, partout où la chaussée aura la largeur réglementaire.

Si pourtant la ligne était déjà établie lors de l'établissement des rues, le déplacement seul des voies ferrées serait à la charge de la compagnie rétrocessionnaire.

Art. 11. — Si la ville modifiait le système actuel d'empierrement ou de pavage des chaussées empruntées, les travaux de première exécution qui résulteraient de cette modification seraient à sa charge. Il est bien entendu, cependant, que si, pour l'exécution de ces travaux, il devenait nécessaire de procéder au déplacement des voies ferrées, la ville réemploierait les vieux matériaux sans pouvoir être astreinte à de nouvelles fournitures, excepté en ce qui concerne les pavés, au cas où ceux-ci auraient besoin d'être retaillés.

Dans le cas de nivellement, alignement, élargissement des chaussées empruntées amenant une amélioration dans le service des tramways, la compagnie rétrocessionnaire n'aurait à sa charge que les travaux de superstructure, savoir : le dépavage, la dépose de la voie, puis la pose de la voie nouvelle, ainsi que le pavage dans la zone dont l'entretien est à sa charge.

Au cas où il serait nécessaire d'établir, de déplacer ou modifier les conduites d'eau, de gaz ou autres, la compagnie rétrocessionnaire aura à s'entendre à ses frais et risques avec les parties intéressées pour les travaux à exécuter.

La ville ne serait, d'ailleurs, dans les cas précités, tenue à aucune indemnité envers la compagnie contractante, sous prétexte de gêne dans son exploitation.

Art. 12. — Les pompiers et les agents de police municipale en uniforme, quel que soit leur nombre, seront transportés gratuitement pour se rendre sur les lieux d'un sinistre.

Art. 13. — Avant la signature de l'acte de concession, la compagnie rétrocessionnaire déposera à la Caisse des dépôts et consignations une somme de 100.000 francs en numéraire ou en rente sur l'État calculée conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du Trésor, avec transfert, au profit de ladite caisse, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise. Les quatre

cinquièmes en seront rendus au rétrocessionnaire par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après l'expiration de la concession.

Art. 14. — La ville, sans être tenue à aucune redevance, mais sans qu'il en résulte aucune charge ni dépense pour la compagnie contractante, aura la faculté d'utiliser, pour l'éclairage public et tous autres usages, les poteaux et consoles destinés à supporter les fils.

Les poteaux en bois ne seront tolérés qu'en dehors des limites de l'octroi de Brest.

Art. 15. — Toutes les installations projetées pour le matériel fixe à établir sur la voie publique, ainsi que la forme et les dispositions intérieures et extérieures des voitures, devront être soumises à l'approbation de l'administration municipale, sans préjudice des droits de l'autorité supérieure.

Tous les travaux, de quelque nature qu'ils soient, nécessités sur les voies empruntées par l'usage de la présente rétrocession, seront exécutés sous la surveillance de l'administration municipale.

La compagnie rétrocessionnaire sera tenue de se conformer, même en cours d'exécution, à toutes les prescriptions de la municipalité.

Art. 16. — La ville concédera à la compagnie rétrocessionnaire la location gratuite des surfaces occupées par les bureaux d'attente et de contrôle, lorsque cesdits bureaux seront établis sur des terrains lui appartenant ou dont elle aura la disposition, sous la condition que les agencements auront été reconnus par l'administration municipale en rapport avec les exigences de la circulation et en concordance harmonique avec les dispositions architecturales ou de perspective des lieux environnants. Il en sera de même pour les poteaux, consoles ou autres appareils destinés à supporter les fils électriques.

Les déplacements des bureaux d'attente et de contrôle, ainsi que des poteaux et consoles que nécessiteront les besoins du service de la voirie, seront faits par la compagnie rétrocessionnaire et à ses frais.

Art. 17. — Dans un délai de six mois de la mise en exploitation de l'entreprise, le siège de la compagnie des tramways électriques de Brest, fixé actuellement à Lyon, sera transféré à Brest.

Art. 18. — La compagnie rétrocessionnaire fera imprimer à ses frais, pour les remettre à la ville, trois cents exemplaires du cahier des charges et de la convention.

Art. 19. — La compagnie rétrocessionnaire fera élection de domicile à Brest.

Dans le cas où elle ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à elle adressée sera valable lorsqu'elle sera faite à Brest.

Art. 20. — Les frais de timbre et d'enregistrement auxquels donneront lieu le cahier des charges et l'acte de rétrocession seront supportés par la compagnie des tramways électriques de Brest.

Ainsi fait et signé en deux originaux à Brest, le 26 avril 1898, et à Lyon, le 28 avril 1898.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE I.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le réseau de tramways qui fait l'objet du présent cahier des charges, est destiné au transport des voyageurs et facultativement au transport des marchandises.

La traction aura lieu par moteurs électriques avec fil aérien.

Art. 2. — Le réseau comprendra deux lignes et empruntera les voies publiques ci-après désignées : première ligne, de la rue Inkermann, en Lambézellec, à Saint-Pierre-Quilbignon, en passant par la rue de Paris, la place de la Liberté, la traverse des portes de ville, la porte de Landerneau, la rue de Siam, le pont National, les rues du Pont, de la Porte, la porte du Conquet et la rue de Brest, en Saint-Pierre-Quilbignon ; deuxième ligne : du port de Commerce, bureau central de l'octroi, à Kerinou, en passant par les rampes jusqu'aux gares des chemins de fers départementaux et de l'Ouest et continuant par l'avancée de la porte Foy, les rues de la Poterne, de la Mairie, Fautras et Portzmoguer, par la rue de la Porte ainsi que par la route départementale n° 10, « route du Moulin à Poudre et rue de Brest », jusqu'à l'origine du chemin de grande communication n° 26 à Kerinou, en Lambézellec.

Art. 3. — Les projets d'exécution seront présentés dans un délai de trois mois à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique.

Les travaux devront être commencés dans un délai de six mois à partir de la même date. Ils seront poursuivis et terminés de telle façon que les lignes soient livrées à l'exploitation dans les délais à compter de la date de l'approbation des projets d'exécution ;

1° De huit mois pour le tronçon de la rue Inkermann à la porte du Conquet ;

2° De dix mois pour le tronçon des gares à Kérinou ;

3° De douze mois pour le tronçon de la porte du Conquet à Saint-Pierre ;

4° De deux ans pour le prolongement des gares au port de Commerce.

Art. 4. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1 mètre.

La largeur des véhicules, ainsi que de leur chargement, ne dépassera pas 2 mètres, et la largeur du matériel roulant, y compris toutes saillies, notamment celle des marchepieds latéraux, restera inférieure à 2 mètres ; la hauteur du matériel roulant au-dessus des rails sera au plus de 3m,80, non compris la perche du trolley.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 1m,50.

Le reste comme au type (*).

(N° 285)

[13 juin 1898]

Décret autorisant l'établissement dans la ville de Marseille d'une ligne de tramway entre le rond-point du Prado et Mazargues.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans la ville de Marseille, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'une ligne de tramway, à traction de chevaux ou par moteurs mécaniques, destinée au transport des voyageurs et des marchandises, entre le rond-point du Prado et Mazargues.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans le délai de deux ans à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — La ville de Marseille est autorisée à pourvoir à la construction et à l'exploitation de la ligne de tramway dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée, le 5 août 1897, entre le maire de Marseille, au nom de la ville, et la compagnie générale française de tramways, pour la rétrocession du tramway susmentionné, conformément aux conditions du cahier des charges annexé à cette convention.

Ladite convention, ainsi que le cahier des charges et le plan d'ensemble ci-dessus visé, resteront annexés au présent décret.

(*) Voir le type *Ann.* 1882, p. 292; et *Journal Officiel*, du 12 juin 1898.

Art. 4. — Il est interdit à la compagnie générale française de tramways, sous peine de déchéance, d'engager son capital directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction ou l'exploitation des lignes de tramways qui lui sont concédées on rétrocédées, sans y avoir été préalablement autorisée par décret délibéré en conseil d'État.

CONVENTION.

Entre les soussignés :

M le D[r] Flaissières, maire de la ville de Marseille, agissant en cette qualité et en vertu de délibérations du conseil municipal, en date des 28 avril 1891, 19 juin 1891 et 2 mars 1897,

D'une part ;

Et M. Jules Rostand, demeurant à Paris, président du conseil d'administration de la compagnie générale française des tramways, dont le siège est à Paris, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 60, et M. Louis Guary, ingénieur, demeurant également à Paris, administrateur délégué de la même compagnie, agissant en leur qualité et en vertu de décisions du conseil d'administration de ladite compagnie, en date des 26 décembre 1890 et 7 avril 1897,

D'autre part ;

Il a été exposé ce qui suit :

Par un traité du 24 juin 1891, la ville de Marseille s'est engagée à demander à l'État, pour les rétrocéder à la compagnie, les deux prolongements de ligne suivants :

1° Le prolongement de la ligne de l'Estaque, depuis la place de la Joliette, par les quais, jusqu'à la place Victor-Gelu ;

2° Le prolongement de la ligne du Prado, depuis le rond-point jusqu'à Mazargues, par le nouveau boulevard.

Aujourd'hui les parties sont d'accord pour ajourner la suite de la construction de la ligne des quais et pour poursuivre celle de la ligne de Mazargues.

En conséquence, le traité du 24 juin 1891 restant entier, elles ont décidé de faire une convention spéciale à la ligne de Mazargues, en vue d'obtenir un décret séparé pour cette ligne.

C'est dans ces conditions qu'il est convenu et arrêté ce qui suit :

Art. 1[er]. — La ville de Marseille s'engage à demander à l'État, pour une durée qui prendra fin le 1[er] mars 1942, et à rétrocéder à la compagnie générale française de tramways, pour la même durée, la concession de l'établissement et de l'exploitation d'un prolongement de la ligne du Prado, allant du Rond-Point jusqu'à l'extrémité du nouveau boulevard de Mazargues.

Cette rétrocession, qui n'aura d'effet qu'en vertu du décret à intervenir approuvant le présent traité, est faite aux conditions suivantes :

Art. 2. — La compagnie déclare accepter cette rétrocession. Elle lui est consentie conformément à la loi du 11 juin 1880, au décret du 6 août 1881, portant règlement d'administration publique pour l'exécution de l'article 38 de cette loi, et aux conditions du cahier des charges joint au présent traité, conditions auxquelles elle déclare expressément souscrire.

Elle sera, en conséquence, assujettie envers la ville de Marseille à toutes les obligations imposées à la ville elle-même par le cahier des charges.

Art. 3. — Il est spécifié, conformément à l'article 30 de la loi du 11 juin 1880, que dans la rédaction du cahier des charges ont été modifiés les articles ou portions d'articles suivants du cahier des charges type : 4, 6, 10, 11, 12, 15, 23, 24, 37.

Art. 4. — En représentation des avantages auxquels la ville peut prétendre à titre de droit de stationnement, de place ou autres, la compagnie s'engage à payer annuellement à la ville un pourcentage de 2 1/4 0/0 sur les recettes brutes des voyageurs transportés sur ce prolongement. La liquidation de ce pourcentage sera faite tous les trois mois par les soins de la compagnie, sur un état dressé d'après les feuilles de perception des conducteurs de ses voitures, et la ville aura le droit de faire faire par un de ses délégués le pointage de ces états avec lesdites feuilles.

Ces états seront remis au plus tard un mois après la fin de chaque trimestre ; ils seront vérifiés et acceptés par la ville dans le courant du mois suivant, et le montant de chaque état sera versé à la caisse municipale aussitôt après.

Art. 5. — La compagnie rétrocessionnaire fait dès à présent élection de domicile à Marseille, à son établissement des Chartreux, où toutes pièces, actes, ordres, etc., lui seront adressés ou notifiés.

Art. 6. — Les frais de timbre et d'enregistrement, auxquels donneront lieu le présent traité ainsi que le cahier des charges qui y est annexé seront supportés par la compagnie.

Fait à Marseille en triple expédition, le 5 août 1897.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE I.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — La ligne de tramway qui fait l'objet du présent cahier des charges est destinée au transport des voyageurs, des petits colis et

éventuellement des marchandises, sur la demande du concessionnaire.

La traction aura lieu par chevaux ou par moteur mécanique agréé par l'administration.

Art. 2. — Cette ligne se détachera au rond-point du Prado de la ligne existante et empruntera les voies publiques ci-après désignées:

Le nouveau boulevard de Mazargues jusqu'à son extrémité.

Art. 3. — Les projets d'exécution seront présentés dans un délai de trois mois à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique.

Les travaux devront être commencés dans un délai de six mois à partir de la même date. Ils seront poursuivis et terminés de telle façon que la ligne puisse être livrée à l'exploitation six mois après la date du commencement des travaux, sauf cas de force majeure.

Art. 4. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1m,44.

La largeur des locomotives et des caisses et des véhicules, ainsi que de leur chargement, ne dépassera pas 2m,20, et la largeur du matériel roulant y compris toutes saillies, notamment celle des marchepieds latéraux, restera inférieure à 2m,20; la hauteur du matériel roulant au-dessus des rails sera au plus de 4m,20.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera telle qu'il reste 50 centimètres entre les parties les plus saillantes de deux véhicules se croisant.

Le reste comme au type (*).

(*) Voir le type *Ann.* 1882, p. 292; et *Journal Officiel*, du 21 juin 1895.

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT.

(N° 286)

[5 février 1897]

Voirie (grande). — Fleuves et rivières navigables. — Loire. — Déversement de résidus industriels. — Contravention. — (Ministre des travaux publics contre sieur Boutin-Douaud.)

Le déversement par un mégissier dans le bras navigable d'un fleuve (la Loire) de laitance de chaux et de détritus de laine, provenant de sa tannerie, ayant eu pour effet de causer un envasement de nature à altérer et à embarrasser le lit du fleuve, constitue la contravention de grande voirie prévue et réprimée par l'article 9 du titre II de l'arrêt du Conseil du 23 juillet 1783. — Condamnation à l'amende et aux frais du procès-verbal, alors même que le dépôt aurait été en majeure partie causé par le mouvement des sables (*).

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le sieur Boutin-Douaud a déversé dans le bras de la Loire, dit boire des Récollets, des eaux provenant de son usine et contenant des détritus de laine et de laitance de chaux de nature à encombrer le lit du fleuve; qu'il a ainsi contrevenu aux dispositions de l'article 9 du titre II de l'arrêt du Conseil du 23 juillet 1783 portant règlement pour la navigation de la Loire et rivières y affluentes;

Considérant que le fait que l'encombrement, qui s'est effectivement produit, proviendrait en majeure partie du mouvement des sables, ne saurait avoir pour effet de faire relaxer le sieur Boutin-Douaud des fins du procès-verbal dressé contre lui;

Considérant qu'il y a lieu, par suite, de condamner le sieur Boutin-Douaud à l'amende édictée par l'arrêt du conseil précité,

(*) Rapp. 18 mars 1897, Ministre des Travaux publics contre Schotsmans (*Arr. du C. d'Ét.*, p. 254).

tout en réduisant cette amende à 16 francs, par application de l'article 1[er] de la loi susvisée du 22 mars 1842 ; qu'il y a lieu de condamner, en outre, le contrevenant aux frais du procès-verbal... (Arrêté annulé. Le sieur Boutin-Douaud est condamné à 12 francs d'amende et aux frais du procès-verbal dressé contre lui le 7 septembre 1895.)

(N° 287)

[5 février 1897]

Voirie (grande). — Canaux de navigation. — Contravention. — Interception du passage dans une écluse. — Frais du procès-verbal. — Absence d'amende. — (Ministre des travaux publics contre époux Piat.)

Le fait par un batelier d'empêcher la fermeture des portes d'amont d'une écluse, de façon à empêcher la descente d'un autre bateau, constitue-t-il la contravention prévue par l'article 8 de l'arrêt du Conseil du roi du 24 juin 1777, ou celle prévue par l'article 4 du même texte? — Résolution dans ce dernier sens.

Frais du procès-verbal. — La condamnation aux frais du procès-verbal ne constitue pas une peine accessoire de l'amende. — En conséquence, cette condamnation doit être prononcée, alors même qu'il s'agit d'une contravention qui n'est pas punie d'une amende (*).

Considérant que le procès-verbal ci-dessus visé constate que les époux Piat se sont opposés à la fermeture de l'une des portes d'amont de l'écluse de Retourné sur le canal du Loing; que le conseil de préfecture a déclaré que ce fait constituait une contravention à l'article 8 de l'arrêt du Conseil du 24 juin 1777; qu'il a néanmoins renvoyé les époux Piat des fins du procès-verbal sans dépens ;

Considérant que la circonstance qu'aucun dommage n'avait été causé par les époux Piat et que l'article 8 de l'arrêt de 1777 ne prévoit pas d'amende ne pouvait dispenser le conseil de préfec-

---

(*) Voy. 15 février 1895, Ministre des travaux publics contre Jal. (*Arr. du C. d'Ét.*, p. 164.)

ture qui déclarait que le fait relevé par le procès-verbal constituait une contravention à cet article, de condamner les auteurs de la contravention aux frais du procès-verbal par application de l'article 62 et du paragraphe 2 de l'article 63 de la loi du 22 juillet 1889.

Considérant à la vérité que les époux Piat ont commis une contravention non à l'article 8, mais à l'article 4 de l'arrêt du Conseil du 24 juin 1777, qui punit d'une amende de 500 livres le fait par tous riverains et autres d'affaiblir et changer le cours des rivières et canaux par tranchées ou autrement;

Mais considérant que, le Ministre des travaux publics se bornant à demander la réformation de l'arrêté du conseil de préfecture et la condamnation des époux Piat aux frais du procès-verbal, il ne peut être statué au-delà des conclusions de son recours... (Les époux Piat sont condamnés aux frais du procès-verbal susvisé. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire.)

(N° 288)

[12 février 1897]

Travaux publics. — Décompte. — Routes nationales. — Clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (Ministre des travaux publics contre sieur Blanc.)

Art. 8. — *L'entrepreneur n'étant tenu d'élire domicile à proximité des travaux que dans la quinzaine qui suit l'approbation de l'adjudication, sont inopérants les ordres de service et les mises en demeure qui, avant cette époque, lui sont notifiés à la mairie faute de domicile élu.*

Art. 35. — *Mise en régie prononcée à tort, à raison de l'insuffisance du nombre des ouvriers sur les chantiers : l'entrepreneur a réuni un aussi grand nombre d'ouvriers que le permettaient les circonstances locales, et il a satisfait aux réclamations des ingénieurs dans la mesure du possible.*

Considérant que, pour demander l'annulation de l'arrêté attaqué, le Ministre des travaux publics se fonde sur ce que le sieur Blanc ne s'est conformé ni aux ordres de service en date des 29 juin et 5 juillet et à la mise en demeure du 18 juillet 1889, ni au

nouvel ordre de service et à la nouvelle mise en demeure en date des 3 et 9 août, toutes pièces qui auraient été à bon droit notifiées à la mairie d'Allos désignée à cet effet par le devis en l'absence de domicile élu par l'entrepreneur à proximité des travaux;

Mais considérant qu'aux termes de l'article 8 des clauses et conditions générales l'entrepreneur n'est tenu d'élire domicile à proximité des travaux que dans la quinzaine qui suit l'approbation de l'adjudication;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que l'approbation de l'adjudication des travaux de l'entreprise dont il s'agit n'a été portée à la connaissance du sieur Blanc que le 30 juillet 1889; que, par suite, et par application de la disposition précitée, les ordres de service et la mise en demeure antérieurs à cette date qui n'ont pas été notifiés au domicile réel de l'entrepreneur doivent être considérés comme non avenus à son égard;

Considérant, d'autre part, que depuis le 30 juillet jusqu'au 21 août, date de l'arrêté qui l'a mis en régie, le sieur Blanc a réuni un aussi grand nombre d'ouvriers que le permettaient les conditions locales et a organisé ses chantiers de manière à satisfaire dans la mesure du possible aux ordres de service de l'ingénieur et que, dès lors, le Ministre n'est pas fondé à soutenir que le conseil de préfecture a fait une inexacte appréciation des circonstances de l'affaire en décidant que la mise en régie de l'entreprise du sieur Blanc avait été prononcée à tort... (Rejet; dépens à la charge de l'État.)

(N° 289)

[12 février 1897]

Travaux publics. — Dommages. — Chemin de fer. — Souterrain. — (Sieurs Richard et Varigard, Poy, contre dame de Saint-Marcel et sieur Larrin.)

Lorsque l'exécution des travaux d'ouverture d'un tunnel a eu pour effet direct d'ébranler les fondations d'une maison située au dessus, le conseil de préfecture est compétent pour connaître de l'action en dommage formée contre les entrepreneurs par le propriétaire et fondée uniquement sur l'exécution des travaux publics.

sans qu'il y ait lieu à renvoi préjudiciel devant les tribunaux judiciaires pour interprétation de la décision du jury, relative à l'expropriation du tréfonds.

Indemnité allouée pour travaux de consolidation et pour perte de loyers, mais non pour dépréciation définitive, les dépenses faites ayant eu pour objet de supprimer tout préjudice résultant du dommage.

EN CE QUI TOUCHE LES REQUÊTES DES SIEURS RICHARD, VARIGARD ET POY : — *Sur le moyen tiré de ce que le conseil de préfecture aurait tout au moins dû surseoir à statuer jusqu'après interprétation de la décision du jury d'expropriation :*

Considérant que la demande des consorts de Saint-Marcel et Larrin était principalement fondée sur ce qu'à raison de la nature des terrains rencontrés la solidité de leur maison avait été compromise par les travaux de percement du souterrain ; qu'ainsi leur action tendait à obtenir la réparation de dommages résultant uniquement du fait même de l'exécution de travaux publics et que c'est à bon droit que, dans ces circonstances, le conseil de préfecture a statué au fond sans renvoi préalable à l'autorité judiciaire ; que c'est également avec raison que l'arrêté attaqué a déclaré les entrepreneurs responsables des conséquences directes de leurs travaux, et qu'il a mis, par suite, entièrement à leur charge les dépenses faites pour consolider la maison dont s'agit, à laquelle, d'ailleurs, il n'est pas justifié que ces dépenses aient procuré aucune plus-value ;

Sur les conclusions des requérants tendant à être déchargés de l'indemnité allouée pour perte de loyers et sur les conclusions du recours incident tendant à ce que cette indemnité soit élevée à la somme de 12.000 francs :

Considérant qu'il résulte de l'instruction et notamment du rapport des experts qu'en allouant de ce chef aux consorts de Saint-Marcel et Larrin une indemnité de 4.827 fr. 50, l'arrêté attaqué a fait une exacte évaluation de la réparation à eux due ;

SUR LES CONCLUSIONS DU RECOURS INCIDENT *tendant à l'allocation d'une indemnité de 10.000 francs pour dépréciation définitive :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'à la suite des dépenses faites pour la consolider la maison des consorts de Saint-Marcel et Larrin n'a subi aucune dépréciation qui puisse être rattachée à l'exécution des travaux de percement du souterrain ;

SUR LES INTÉRÊTS DES INTÉRÊTS : . . . .

Sur les frais d'expertise :

Considérant que, l'expertise ayant été rendue nécessaire par les travaux des requérants, il y a lieu de mettre à leur charge la totalité des frais d'expertise ; que, dès lors, c'est à tort que le conseil de préfecture les a partagés par moitié entre les parties... (Les requêtes des sieurs Richard, Varigard et Poy sont rejetées. Les intérêts des sommes dues aux consorts de Saint-Marcel et Larrin seront capitalisés aux 9 avril 1895 et 2 février 1897 pour produire eux-mêmes des intérêts. Les frais d'expertise et les dépens seront supportés en totalité par les requérants.)

(N° 290)

[12 février 1897]

Travaux publics communaux. — Dommages. — Captage de sources. — Dommage aux usines. — Caractère de travaux publics. — Compétence. — (Ville de Caen.)

Le conseil de préfecture est compétent pour statuer sur une action en dommages-intérêts fondée sur la diminution de force motrice d'une usine par suite du captage des eaux d'une source par une commune, en vue d'alimenter cette commune en eau potable, conformément au projet adopté par le conseil municipal et approuvé par le préfet (*).

La commune ayant pris possession de la source, la circonstance qu'elle l'a acquise de gré à gré, et qu'elle a pu exécuter son projet sans solliciter un décret déclaratif d'utilité publique, n'enlève pas aux travaux le caractère de travaux publics (*).

Considérant qu'aux termes de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, le conseil de préfecture est seul compétent pour statuer sur l'ensemble des dommages se rattachant à l'exécution des travaux publics, que la ville n'a pris possession des sources dites de Moulines que pour assurer l'exécution d'un projet précédemment voté par le conseil municipal et approuvé par le préfet, dans le but d'alimenter d'eau potable la ville de Caen et que la

(*) Voy. 6 mai 1893, Sommelet contre commune de Rolampont (*Arr. du C. d'Et.*, p. 369 et les renvois).

circonstance que la ville a acquis de gré à gré la propriété des sources et a pu exécuter le projet sans recourir à une déclaration d'utilité publique n'est pas de nature à modifier le caractère des travaux ; que, s'agissant ainsi de travaux publics, il appartenait au conseil de préfecture d'apprécier si leur exécution, rentrant dans l'exercice normal du droit conféré par l'article 641 du Code civil, ne peut donner lieu à indemnité ou si, au contraire, ces travaux sont en raison de leur objet et de leur importance au nombre de ceux dont l'exécution donne, en vertu de la loi du 28 pluviôse an VIII, ouverture à une action en dommages de la part des particuliers, qu'ainsi c'est à bon droit que le conseil de préfecture, par l'arrêté attaqué, s'est déclaré compétent et a ordonné une expertise... (Rejet avec dépens.)

(N° 291)

[12 février 1897]

Voirie (grande). — Chemin de fer d'intérêt local. — Acte de concession. — Interprétation sur renvoi de l'autorité judiciaire. — Compétence. — (Sieurs Goujet et Alix, syndics de la faillite de la Société de Naix à Guë contre consorts Brasseur.)

Le conseil d'État n'est pas compétent pour fixer directement, et omisso medio *sur renvoi de l'autorité judiciaire, le sens et la portée de contrats passés entre un département et un concessionnaire de chemin de fer d'intérêt local, réglant dans quelles conditions sera payée la subvention allouée par le Trésor en faveur de ce travail, lorsque ces contrats ont été approuvés par des décrets rendus dans la forme des règlements d'administration publique. La difficulté portant sur des stipulations relatives à un concours à l'exécution d'un travail public, c'est au conseil de préfecture qu'il appartient de statuer, sauf recours au conseil d'Etat* (*).

Procédure. — Désistement pur et simple du demandeur, mais

(*) Voy. Laferrière, t. II, p. 20. Rapp. 8 févr. 1896, Compagnie de P.-L.-M. (*Arr. du C. d'Et.*, p. 136).

non accepté par le défendeur ; dans ce cas, le conseil d'Etat reste saisi du pourvoi (*).

Vu la requête pour les sieurs Goujet et Alix, syndics de la faillite de la compagnie du chemin de fer de Naix à Guë..., par lesquels ils exposent que, par un arrêt du 14 novembre 1892, la cour d'appel de Nancy a sursis à statuer, dans une instance pendante entre eux et les consorts Brasseur, jusqu'après l'interprétation par l'autorité administrative de deux décrets en date du 14 juillet 1879, qui ont déclaré d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer d'intérêt local de Naix-Menaucourt à Guë-Ancerville et fixé la subvention de l'État, ainsi que des autres actes administratifs qui ont été la suite de ces décrets, et par lesquels les requérants concluent à ce qu'il plaise au conseil: attendu que les subventions, accordées par l'État en vertu de la loi du 12 juillet 1865, sont destinées à favoriser l'exploitation aussi bien que la construction des chemins de fer d'intérêt local, et non les concessionnaires; que les décrets du 14 juillet 1879 (art. 3), en accordant une subvention aux départements de la Meuse et de la Haute-Marne en vue de faciliter l'exécution de la ligne de Naix à Guë, ont subordonné le paiement de la partie de cette subvention, — correspondant à la somme d'un million, que divers intéressés se sont engagé à fournir au moyen de surtaxes sur des marchandises, — au recouvrement de ces surtaxes, c'est-à-dire à un fait d'exploitation, qu'il suit de là qu'ils ont entendu attribuer cette fraction de la subvention à l'exploitation, et que cette affectation spéciale faisait obstacle à ce que la compagnie des chemins de fer de Naix à Guë disposât, à la date des 13 octobre 1880 et 14 février 1881, de cette part en faveur du sieur Brasseur; déclarer que la partie de la subvention de l'État correspondant aux surtaxes a pour objet d'assurer l'exploitation de la ligne et qu'elle doit, par suite, appartenir à l'exploitant au moment des échéances à l'exclusion du concessionnaire primitif; condamner Brasseur consorts aux dépens;

Vu le mémoire présenté pour la dame tendant à ce qu'il plaise au Conseil déclarer que la partie de la subvention de l'Etat correspondant aux surtaxes n'a pàs été attribuée à l'exploitant au moment des échéances à l'exclusion du concessionnaire primitif; condamner les sieurs Goujét et Alix ès qualités aux dépens;

(*) Voy. 7 juillet 1853, Balguerie et Cie (*Ann.* 1854, p. 60). Rapp. Teissier et Chapsal, *Procédure*, p. 310.

Vu les observations en réplique présentées pour les consorts Brasseur..., et par lesquelles ils refusent d'accepter le désistement des sieurs Goujet et Alix, et déclarent persister dans leurs précédentes conclusions, par les motifs que ces conclusions ont été prises en conséquence d'un renvoi de l'autorité judiciaire, et que le conseil d'Etat saisi par les consorts Brasseur ne peut être dessaisi malgré eux.

En ce qui concerne le désistement des sieurs Goujet et Alix :

Considérant qu'à la suite du renvoi ordonné par l'arrêt de la cour de Nancy du 14 novembre 1892, le conseil d'État a été saisi des conclusions tendant à faire déterminer le sens et la portée des décrets des 14 juillet 1879 qui ont déclaré d'utilité publique l'établissement de la ligne de Naix-Menaucourt à Guë-Ancerville et fixé la subvention de l'État, ainsi que des autres actes administratifs qui en ont été la suite, que ces conclusions ont été présentées tant par les sieurs Goujet et Alix, syndics de la faillite de la compagnie de chemin de fer de Naix à Guë, que par les consorts Brasseur, et qu'ainsi, malgré le désistement donné depuis par les syndics, et que les consorts Brasseur ont refusé d'accepter, le conseil d'État reste saisi, qu'il y a donc lieu pour lui de statuer sans s'arrêter à ce désistement;

Sur la compétence :

Considérant que les traités passés les 12 juin 1878 et 19 avril 1879 entre les départements de la Meuse et de la Haute-Marne et le sieur Hubert Brasseur, pour la concession du chemin de fer d'intérêt local de Naix-Menaucourt à Guë-Ancerville, assurent au sieur Brasseur la subvention qui sera accordée par l'État aux départements; que, si les décrets ci-dessus visés du 14 juillet 1879, qui ont approuvé ces traités, stipulent en même temps « que la partie de la subvention de l'État, correspondant aux surtaxes sur certaines marchandises, ne sera payée qu'après qu'il aura été justifié du recouvrement intégral de ladite somme d'un million », cette disposition, qui a été formellement acceptée par le sieur Brasseur, fait corps avec le contrat lui-même; qu'ainsi la difficulté porte sur des stipulations relatives à un concours de l'exécution d'un travail public; que, dès lors, c'est au conseil de préfecture qu'il appartient, en vertu de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, de déterminer le sens et la portée de la disposition précitée et des actes administratifs qui l'ont appliquée ou modifiée, et que les parties ne sont pas recevables à saisir directement le conseil d'État de cette question... (La requête des sieurs Goujet et Alix et les conclusions des con-

sorts Brasseur sont rejetées. Chacune des parties supportera les dépens par elle exposés.)

(N° 292)

[19 février 1897]

Travaux publics. — Dommages à une usine. — Rivière navigable. — Barrage. — (Ministre des travaux publics contre sieur Gatellier.)

Exhaussement d'un barrage ayant eu pour conséquence de diminuer la force motrice d'une usine : indemnité allouée comprenant le prix d'achat d'un moteur destiné à remplacer la force motrice supprimée et la somme obtenue en capitalisant au denier 20 les frais annuels d'amortissement et de fonctionnement du moteur.

Frais d'expertise mis en entier à la charge de l'administration, qui a refusé d'accepter l'offre faite par l'usinier, à titre de transaction, de réduire l'indemnité demandée à une somme inférieure à celle allouée par le conseil d'État.

Intérêts. — Allocation à l'usinier, à compter du jour de la demande, des intérêts d'une somme payée par lui à titre d'honoraires à l'un des experts.

Considérant que par la décision susvisée le conseil d'État statuant au contentieux a jugé que le propriétaire du moulin de Condetz serait complètement indemnisé du préjudice résultant pour lui de l'exhaussement du barrage de Saint-Jean-les-Deux-Jumeaux qui a eu pour effet de diminuer de 5 chevaux-vapeur, pendant 240 jours chaque année, la force hydraulique de cette usine, s'il lui était alloué une somme suffisante pour pourvoir au remplacement, de la force supprimée au moyen d'un moteur à vapeur et qu'il a ordonné une expertise à l'effet de rechercher si la machine à vapeur que possédait le sieur Gatellier pouvait pratiquement, soit dans son état actuel, soit en la transformant, assurer ce remplacement, et de déterminer, dans le cas de l'affirmative, le supplément de dépenses qu'occasionnerait, en tenant compte de l'amortissement et des frais de transformation, la production pendant 240 jours par an au moyen de cette machine de

la force de remplacement ; dans le cas de la négative, le prix d'achat et d'installation d'une machine à vapeur pouvant produire 5chev.,41 et les frais d'amortissement annuel et de fonctionnement de ladite machine pendant 240 jours ;

Considérant qu'il résulte de l'expertise à laquelle il a été procédé en exécution de cette décision que la machine à vapeur de 50 chevaux existant actuellement dans le moulin de Condetz ne saurait, même après transformation, assurer pratiquement le service du remplacement de la force hydraulique supprimée ; que les experts ont évalué à 6.000 francs les frais d'achat et d'installation d'une machine à vapeur pouvant produire une force de 5chev.,50 et à 4.750 francs les frais d'amortissement annuel et de fonctionnement de cette machine pendant 240 jours, et que la dame Gatellier n'établit pas que ces évaluations soient insuffisantes ;

Considérant que, dans les circonstances de l'affaire, il sera fait une juste estimation de l'indemnité due aux propriétaires du moulin de Condetz en leur allouant, en sus de la somme de 6.000 francs ci-dessus indiquée, celle de 95.000 francs obtenue en capitalisant au denier 20 les frais annuels d'amortissement et de fonctionnement de la machine de 5chev.,50 ; que la somme allouée par le conseil de préfecture doit donc être réduite à 101.000 francs ;

Sur les intérêts des intérêts de cette indemnité : . . . . . .

Sur les frais des expertises : . . . .

Considérant que le sieur Gatellier avait accepté, à titre de transaction, la réduction à 100.000 francs de l'indemnité qu'il réclamait, mais que le Ministre des travaux publics n'a pas ratifié ce projet d'arrangement amiable, que dès lors les frais d'expertise auxquels il a été procédé, devant le conseil de préfecture et devant le conseil d'État doivent être laissés à la charge de l'administration ;

Considérant qu'il y a lieu de liquider les frais de l'expertise à laquelle il a été procédé, en exécution de la décision du conseil d'État du 28 juin 1895, à 706 fr. 05, dont 227 fr. 20 pour l'expert Hirsch, 237 fr. 45 pour l'expert Dinet et 241 fr. 30 pour l'expert Vigreux ;

Sur les conclusions de la dame Gatellier tendant à l'allocation des intérêts de la somme de 753 fr. 70, par elle payée le 15 avril 1893 au sieur Chenneval, un des experts qui ont procédé à l'expertise prescrite par le conseil de préfecture : . . . .

Considérant que, la dame Gatellier justifiant de ce paiement, il

y a lieu de lui allouer les intérêts qu'elle réclame à partir du jour où elle y a conclu, c'est-à dire à partir du 7 juillet 1896... (Indemnité allouée par le conseil de préfecture au sieur Gatellier réduite à 101.000 francs; arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Les frais de l'expertise à laquelle il a été procédé en exécution de la décision du conseil d'État statuant au contentieux du 28 juin 1895 seront supportés par l'État. Ils sont liquidés à la somme de 706 fr. 05, dont 227 fr. 20 pour l'expert Hirsch, 237 fr. 45 pour l'expert Dinet, et 241 fr. 30 pour l'expert Vigreux. Intérêts de la somme de 101.000 francs capitalisés à partir des 6 août 1894, 10 août 1895 et 14 août 1896. La somme de 753 fr. 70 que la dame Gatellier justifie avoir payée à l'expert Chenneval et qui est laissée par la présente décision à la charge de l'État portera intérêts à partir du 7 juillet 1896 au profit de ladite dame. Surplus des conclusions du Ministre et de la dame Gatellier rejeté.)

(N° 293)

[19 février 1897]

Voirie (grande). — Port maritime. — Contravention. — Gril de carénage. — Recours incident. — Amende. — Arrêté préfectoral. — — Signature. — Délégation. — (Compagnie des apparaux du Havre.)

La société, autorisée notamment à exploiter à titre précaire dans un port maritime un gril de carénage, qui reçoit l'ordre du préfet d'enlever ce gril ou de le réparer dans un certain délai, et qui n'exécute que partiellement cet ordre, commet une contravention de grande voirie. — En conséquence, condamnation au paiement des frais du procès-verbal et au remboursement des frais nécessités par l'enlèvement du gril.

Cette condamnation ne fait d'ailleurs pas obstacle à ce que la compagnie réclame devant la juridiction compétente les sommes qu'elle prétendrait lui être dues par l'État en vertu de l'acte de concession dont elle tient ses droits.

Arrêté préfectoral. — Signature du vice-président du conseil de préfecture. — Grief tiré de ce que ce fonctionnaire était sans qualité pour signer l'arrêté de mise en demeure d'enlèvement du

gril. Rejet : la société requérante ne justifie pas que le vice-président du conseil de préfecture n'eût pas reçu une délégation régulière lui donnant qualité.

Recours incident. — Amende. — Le Ministre n'est pas recevable à demander, par la voie du recours incident, la condamnation d'un contrevenant à l'amende (*).

Vice de forme. — Le conseil d'État peut-il, en matière répressive, écarter comme sans intérêt un moyen tiré d'un vice de forme reproché à l'arrêté d'un conseil de préfecture, si la contravention lui paraît nettement résulter des mentions du procès-verbal? — Résolution affirmative dans l'espèce (**).

CONSIDÉRANT que la Compagnie des apparaux du Havre demande : 1° que l'arrêté du conseil de préfecture du 29 janvier 1894 soit annulé pour vice de forme ; 2° au fond, qu'elle soit renvoyée des fins du procès-verbal dressé contre elle ; que, d'autre part, le Ministre des travaux publics conclut, par voie de recours incident, à ce que la compagnie requérante soit condamnée à une amende par application des dispositions susvisées de l'ordonnance d'août 1681 :

Sur les conclusions du Ministre :

Considérant que le Ministre n'est pas recevable à demander la condamnation à une amende par la voie du recours incident ;

Sur le pourvoi de la Compagnie des apparaux :

Considérant que, suivant arrêté préfectoral du 17 avril 1885, la compagnie requérante a été autorisée à continuer l'exploitation, dans le port du Havre, de diverses installations effectuées par une autre société, aux droits et obligations de laquelle la Compagnie des apparaux était substituée ; qu'aux termes du même arrêté, l'autorisation était accordée à titre précaire et révocable sans indemnité, à la première réquisition de l'administration ;

Considérant que, par l'arrêté susvisé du 3 juin 1893, la Compagnie des apparaux a été mise en demeure d'enlever son gril de carénage dans le délai de deux mois, à moins de le remettre en bon état dans le même délai ;

Considérant que la compagnie soutient que cet arrêté est irré-

(*) Voy. 24 juin 1887, Collignon (*Ann.*, 1888. p. 269).

(**) Cette solution, contraire à la pratique, ne paraît pouvoir être considérée que comme une décision d'espèce, car dans bien des cas les contrevenants peuvent être intéressés à faire statuer sur les moyens de forme, lorsque, par exemple, ceux-ci peuvent avoir pour effet de faire ordonner le renvoi devant les premiers juges.

gulier en la forme par le motif qu'il a été signé par le vice-président du conseil de préfecture ;

Mais considérant que la Compagnie ne justifie pas que ce fonctionnaire était sans qualité pour signer l'arrêté ;

Considérant, d'autre part, qu'il résulte du procès-verbal qu'à la date du 14 décembre 1893 la compagnie avait seulement enlevé la plate-forme du gril et arraché quelques-uns des pieux et qu'il en restait un grand nombre dont la présence dans l'avant-port était dangereuse pour la navigation ; que, dès lors, la requérante n'est pas fondée à soutenir qu'il n'y ait pas lieu de la condamner, par application de l'article 2, titre VII, livre IV de l'ordonnance d'août 1681, au paiement des frais nécessités par l'enlèvement du gril, ainsi qu'aux frais du procès-verbal ; que d'ailleurs cette condamnation ne fait pas obstacle à ce que la compagnie réclame devant la juridiction compétente les sommes qu'elle prétendrait lui être dues par l'État en vertu de l'acte de concession dont elle tenait ses droits ; qu'il suit de là que la compagnie est sans intérêt à demander l'annulation pour vice de forme de l'arrêté attaqué et qu'il y a lieu de rejeter sa requête... (Requête de la compagnie rejetée. Recours incident du Ministre rejeté.)

(N° 294)

[26 février 1897]

Travaux publics. — Expertise. — Honoraires d'experts. Liquidation. — Compétence. — (Sieur Bongarçon.)

Le conseil de préfecture n'est pas compétent pour liquider lui-même directement les frais d'expertise. — Cette attribution appartient au président du conseil de préfecture, sauf opposition devant ledit conseil (*).

En conséquence, est annulé l'arrêté par lequel le conseil de préfecture a effectué la liquidation des frais, et par suite l'arrêté par lequel le même conseil a statué sur l'opposition faite au premier arrêté par l'expert : renvoi devant le président (*).

CONSIDÉRANT que l'article 23 de la loi du 22 juillet 1889 dispose

(*) Voy. 13 novembre 1896, Fortier (*suprà*, p. 277).

que les vacations, frais et honoraires des experts sont liquidés et taxés par arrêté du président du conseil de préfecture, sauf aux experts et aux parties à contester cette liquidation, dans le délai fixé, devant le conseil de préfecture statuant en chambre du conseil; que la première partie de cette disposition de l'article 23 a été reproduite par l'article 63 de la même loi, et qu'il résulte de leur combinaison avec l'article 65 qu'il ne peut, dans le sens de ce dernier article, y avoir lieu par le conseil de préfecture de faire lui-même, en audience publique, la liquidation dont s'agit; qu'ainsi le conseil de préfecture n'est pas compétent pour exercer directement une attribution que la loi a conférée à son président;

Considérant que les frais d'expertise sur lesquels porte la contestation n'ont pas été liquidés et taxés par le président du conseil de préfecture; que la liquidation en a été opérée par l'arrêté du conseil de préfecture du 21 décembre 1891, qui a statué sur le fond; qu'en procédant de la sorte le conseil de préfecture a excédé les limites de sa compétence et que sur ce point son arrêté doit être annulé;

Considérant qu'il y a lieu d'annuler, par voie de conséquence, l'arrêté du conseil de préfecture du 4 avril 1892 qui, sur l'opposition formée par le sieur Bongarçon contre l'arrêté du conseil de préfecture du 21 décembre 1891, a maintenu les dispositions de cet arrêté qui faisaient grief au requérant... (L'arrêté en date du 21 décembre 1891 est annulé en tant qu'il a liquidé les frais, vacations et honoraires dus au sieur Bongarçon pour l'expertise à laquelle il a été procédé dans l'instance pendante entre la commune de Veynes et les sieurs Daudel et Imbert. Arrêté, en date du 4 avril 1892, annulé par voie de conséquence. Le sieur Bongarçon est renvoyé à se pourvoir en liquidation desdits frais, vacations et honoraires devant le président du conseil de préfecture des Hautes-Alpes. Surplus des conclusions de la requête rejeté. Chacune des parties supportera les dépens exposés par elle.)

(N° 295)

[26 février 1897]

Travaux publics. — Dommages. — Faillite. — (Ministre des travaux publics contre sieur Auray.)

Art. 41. — Réclamation. — Délai. — Déchéance de chefs nouveaux de réclamations présentés après le délai de vingt jours qui a suivi la notification régulière du décompte, accepté par le syndic de l'entreprise sous réserve des réclamations déjà formulées.

Art. 50-51. — *Décompte. — Ces articles, qui obligent l'entrepreneur à soumettre dans certains cas ses réclamations à l'administration avant de les porter devant le conseil de préfecture, s'appliquent seulement aux difficultés d'exécution qui peuvent s'élever en cours d'exécution entre l'entrepreneur et les ingénieurs et non aux difficultés sur le décompte.*

Dommages causés à l'entreprise. — Mise en faillite de l'entrepreneur au cours des travaux, motivée par sa situation pécuniaire, et non par suite de l'insuffisance des acomptes qui auraient dû lui être payés, eu égard à l'état d'avancement des travaux. État non responsable ; non-lieu à indemnité.

Chômage d'une rivière navigable : rejet : l'entrepreneur devait se conformer sans indemnité aux prescriptions du service de la navigation.

Travaux imprévus : prix accepté par le syndic ; non-recevabilité de la demande de l'entrepreneur.

Travail exécuté sans ordre de service, et dans l'intérêt de l'entreprise ; pas d'indemnité.

I. Sur le recours du Ministre des travaux publics : — Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'au moment de la déclaration de faillite du sieur Auray les acomptes par lui reçus s'élevaient à la somme de 201.126 fr. 84, etqu'il ne lui restait dû, en sus du dixième retenu à titre de garantie, que la valeur des ouvrages effectués pendant le mois courant, et dont la situation n'avait pu encore être arrêtée ; qu'ainsi il n'est pas fondé à prétendre que c'est l'insuffisance des paiements qui a amené sa faillite et l'a mis dans l'impossibilité d'achever ses travaux ;

Considérant, d'autre part, que les avances qu'il a dû faire en matériel et en installations pour les besoins de son entreprise ne sauraient justifier une demande d'indemnité ; qu'enfin l'exécution en régie d'un travail qui a coûté seulement 328 francs ne peut avoir exercé aucune influence sur la situation pécuniaire du sieur Auray ;

Considérant que, dans ces circonstances, c'est à tort que le conseil de préfecture a déclaré l'État responsable en partie de la faillite du sieur Auray et l'a condamné à payer à ce dernier une indemnité de 31.000 francs ; qu'ainsi il y a lieu de faire droit aux conclusions du Ministre tendant à l'annulation de cette disposition de l'arrêté attaqué ;

II. SUR LES CONCLUSIONS DU RECOURS INCIDENT : — *En ce qui concerne la fin de non-recevoir opposée par l'arrêté attaqué aux demandes présentées sous les chefs* 39, 45, 47, 48 *et* 49, *fondée sur l'article* 51 *des clauses et conditions générales :*

Considérant qu'aux termes de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, c'est au conseil de préfecture qu'il appartient de prononcer sur les difficultés qui peuvent s'élever entre les entrepreneurs des travaux publics et l'administration concernant le sens ou l'exécution des clauses de leur marché ; que, si les articles 50 et 51 du cahier des clauses et conditions générales ont prescrit dans certains cas l'intervention des agents de l'administration préalablement à l'action devant le conseil de préfecture, cette obligation, dans les termes où elle est formulée, s'applique seulement aux difficultés d'exécution qui peuvent s'élever dans le cours de l'entreprise entre les ingénieurs et l'entrepreneur;

Considérant que les réclamations formulées sous les 39e, 45e, 47e, 48e et 49e chefs n'ont été provoquées par aucune difficulté d'exécution soulevée au cours des travaux ; que, dès lors, les prescriptions précitées des clauses et conditions générales ne faisaient pas obstacle à ce que le sieur Auray portât directement sa demande devant le conseil de préfecture ;

III. *Mais considérant, en ce qui concerne les indemnités réclamées par le sieur Auray sous les* 39e *et* 45e *chefs, à raison de la mise en régie et de l'acquisition tardive des terrains* : qu'aux termes de l'article 41 des clauses et conditions générales, si l'entrepreneur refuse d'accepter le décompte, il doit, à peine de déchéance, déduire les motifs de son refus dans les vingt jours qui suivent la présentation des pièces ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que, si le syndic de la faillite Auray n'a accepté le décompte, à la date du

19 mars 1883, que sous la réserve de ses réclamations et de celles déjà formulées par l'entrepreneur, les demandes d'indemnités à raison de la mise en régie et de l'acquisition tardive des terrains ne figuraient pas au nombre de ces réclamations et ont été produites, pour la première fois, seulement le 8 décembre 1887, après l'expiration du délai prescrit ; qu'ainsi le Ministre des travaux publics est fondé à soutenir qu'elles doivent être rejetées comme non recevables ;

IV. *Chef* 49 : *sur l'indemnité demandée pour l'exécution de* 3.955 *mètres cubes de remblais imprévus :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction et notamment du rapport des experts que, pour tenir compte des dépenses supplémentaires occasionnées par ce travail, l'administration a porté au décompte un nouveau prix moyen des remblais qui a été accepté par le syndic de la faillite comme règlement de cette réclamation ; que l'entrepreneur n'est pas fondé à demander de ce chef une nouvelle indemnité et qu'il y a lieu, par suite, de rejeter sa demande ;

... V. *Chefs* 31 *à* 35 : *sur la demande d'indemnité pour l'essai d'ouverture d'un chenal dans la Saône:*

Considérant que ce travail a été entrepris par le sieur Auray sans ordre de service et uniquement en vue d'une exécution qu'il croyait plus économique de ses travaux; qu'ainsi il n'est pas fondé à demander une indemnité de ce chef;

VI. *Chefs* 36-38 : *sur la demande d'indemnité à raison du chômage de la Saône entre le* 18 *août et le* 1er *septembre* 1882 :

Considérant qu'aux termes de l'article 53 du devis l'entrepreneur doit, pour les dragages dans la Saône, se conformer aux prescriptions du service de la navigation et ne pourra élever aucune réclamation ni demander aucune indemnité du chef de chômage total ou partiel de la rivière; que c'est avec raison que, par application de cette disposition, le conseil de préfecture a rejeté, sur ce chef, la réclamation du sieur Auray... (L'État est déchargé de la condamnation au paiement de 31.000 francs d'indemnité prononcée par l'arrêté attaqué au profit du sieur Auray pour le dédommager des conséquences de sa faillite. Arrêté annulé en ce qu'il a de contraire. Il est donné acte du désistement du sieur Auray pour ses réclamations formées sous les chefs 45 et 47. Les intérêts dus au sieur Auray seront capitalisés aux dates du 16 décembre 1887, 12 juin 1889, 20 novembre 1891, 27 novembre 1893 et 12 novembre 1896 pour produire eux-mêmes des intérêts à partir de ces dates. Les conclusions du

recours incident sont rejetées, sauf en ce qui concerne la capitalisation des intérêts. Les frais de l'expertise seront supportés pour moitié par chaque partie.)

(N° 296)

[26 février 1897]

Travaux publics. — Génie. — Décompte. — Clauses et conditions générales du 25 novembre 1876.

Art. 20. — Travaux faisant partie de l'entreprise exécutés directement par le tâcheron de l'administration ou par d'autres entrepreneurs : indemnité allouée pour manque à gagner. Analogues.

Travaux spéciaux exécutés par d'autres entrepreneurs en vertu de marchés particuliers autorisés par le cahier des charges : non-lieu à indemnité à raison du manque à gagner.

Art. 35. — Réclamation contre un prix de maçonnerie fixé dans un ordre de service, formé plus de cinq jours après cet ordre : non-recevabilité.

Art. 61. — Quantité contestée plus de dix jours après l'inscription aux carnets d'attachements ; non-recevabilité.

Art. 66. — Suspension de travaux pendant une durée de moins d'une année, demande d'indemnité rejetée.

Art. 70. — Lorsque des réclamations ont été rejetées par le conseil de préfecture par application de l'article 70, § 3, faute d'avoir été au préalable soumises au Ministre, et qu'après avoir rempli cette formalité l'entrepreneur a de nouveau saisi le conseil de préfecture, si, devant ce conseil, l'administration reconnaît que le tribunal est régulièrement saisi, elle ne peut plus, en appel, opposer la fin de non-recevoir tirée de l'article 70, § 3, des conditions générales.

Déchéance de réclamations formées plus de six mois après le règlement définitif des travaux de l'exercice, — encore bien que l'administration ait consenti à discuter ces réclamations;

— Encore bien qu'avant l'expiration du délai l'entrepreneur ait formulé devant le chef du génie diverses réclamations dont les unes ont été accueillies, et les autres rejetées, si, pour ces dernières, l'entrepreneur n'a pas renouvelé ses réclamations avant l'expiration du délai légal;

— Encore bien qu'avant l'expiration du délai l'entrepreneur ait formulé des réserves dans une lettre au chef du génie à laquelle il n'a pas été répondu, si cette lettre ne renfermait aucune demande d'indemnité.

Recevabilité de réclamations formulées dans un mémoire remis au chef du génie avant l'expiration dudit délai.

Approvisionnements faits par l'entrepreneur et utilisés pendant la régie; mains-d'œuvre fournies par l'entrepreneur (triage, transport et mise en dépôts) remboursés à l'entrepreneur.

Cautionnement retenu à tort par l'État au-delà de l'année qui a suivi la résiliation prononcée au profit de l'entrepreneur; allocation d'une indemnité représentant la différence d'intérêts.

Incendie. — Faute de l'administration non établie : rejet.

Prix du bordereau prévu par règlement de surface, non applicable aux déblais de fouille des murs.

Réclamations. — Délai. — Sont recevables, bien que présentées en dehors du délai prévu, les réclamations qui ne sont que le développement des réclamations formées en temps utile.

Demande nouvelle. — La demande présentée en temps utile est recevable alors même qu'au cours de la procédure le motif de cette demande aurait été modifié.

Résiliation prononcée au profit de l'entrepreneur comme conséquence de l'irrégularité reconnue de la mise en régie: indemnité allouée à raison du dommage subi par l'entrepreneur sur la vente des matériaux approvisionnés utilement à l'époque de la mise en régie.

Mise en régie. Refus de donner un certificat de capacité. — Discrédit et perte de clientèle par l'entrepreneur : non-lieu à l'allocation d'une indemnité spéciale en dehors des indemnités accordées sur différents chefs.

Substitution par ordre du génie de matériaux nouveaux aux matériaux prévus : prix rémunérateur, pas de préjudice, non-lieu à indemnité.

(N° 297)

[26 février 1897]

Travaux publics départementaux. — Chemins de fer d'intérêt local et tramways. — Subventions et offres de concours des communes. — Conditions. — (Communes de Gençay et Lavoye.)

Nom de la station. — Lorsqu'une commune a promis une subvention au département qui l'accepte régulièrement, à la seule condition que la station serait établie sur son territoire, ladite commune ne peut pas, si cette condition est réalisée, se refuser à payer sa subvention, par le motif que la station ne porterait pas exclusivement le nom de la commune.

Modifications dans la combinaison financière primitivement proposée par le département. — Lorsqu'une commune a, par plusieurs délibérations, promis au département, sans condition, des subventions en vue de la construction d'un tramway, et que ces subventions ont été acceptées par le conseil général, ladite commune ne peut, si l'entreprise projetée a été déclarée d'utilité publique, se refuser à payer la subvention par le motif que, par suite du retard apporté à la déclaration d'utilité publique, le conseil général a dû modifier les conditions financières du traité primitif projeté.

Intérêts. — Les intérêts d'une somme (annuité payée d'avance par une commune) ne peuvent pas être réclamés par une commune, alors qu'elle ne les a réclamés qu'après l'exigibilité du principal.

1re ESP. — Commune de Lavoye contre département de la Meuse.

CONSIDÉRANT que, par ses délibérations en date du 22 octobre 1882, 11 février et 11 mars 1883, le conseil municipal de Lavoye a voté, en vue de la construction de la ligne de chemin de fer de Rembercourt-aux-Pots à Clermont-en-Argonne, une subvention annuelle de 1.500 francs à la condition que la commune de Lavoye serait desservie par une station aussi rapprochée que possible du village : que, par une délibération du 4 avril 1885, il s'est engagé à payer une subvention supplémentaire de 350 francs

par an, si la gare était construite sur le territoire même de la commune; — que ces subventions ont été acceptées par des délibérations du conseil général de la Meuse en date du 3 avril 1883 et du 16 avril 1885;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que la gare projetée a été établie sur le territoire de la commune de Lavoye à l'entrée même du village; qu'à la vérité la station a été dénommée « station d'Autrécourt-Lavoye, et non « station de Lavoye », mais que cette circonstance n'est pas de nature à autoriser la commune requérante à soutenir que le département n'avait pas exécuté les conditions mises par elle à sa promesse de subvention; que, d'autre part, la commune ne justifie d'aucune transaction qui aurait modifié l'étendue de ses obligations; que, dès lors, c'est à bon droit que le conseil de préfecture l'a condamnée à payer la portion de son annuité de 1888 non encore acquittée avec intérêts du jour de la demande;

Sur les conclusions subsidiaires de la commune tendant à ce que la somme de 734 *fr.* 93 *payée d'avance au département soit déclarée productive d'intérêts à partir de son versement jusqu'au jour de l'exigibilité de l'annuité de* 1888, *à et ce que ces intérêts viennent en déduction de la somme restant due pour* 1888 :

Considérant qu'en admettant que la commune de Lavoye ait pu prétendre à l'allocation des intérêts de la somme par elle payée en trop sur l'annuité de 1887, il résulte de l'instruction que c'est seulement devant le conseil d'État, à la date du 24 décembre 1890, qu'elle a formulé cette demande; qu'à cette date l'annuité de 1888 était déjà exigible; qu'ainsi les conclusions subsidiaires de la requête doivent être rejetées;

Sur les conclusions du département tendant à l'allocation des intérêts des intérêts :

Considérant que le département a demandé les intérêts des intérêts des sommes lui restant dues aux dates des 9 juin 1891, 27 mars 1895 et 23 juin 1896; qu'à ces dates il lui était dû plus d'une année d'intérêts; que, dès lors, et par application de l'article 1154 du Code civil, il y a lieu d'accueillir ces demandes... (Requête rejetée; les intérêts des sommes dues au département de la Meuse seront capitalisés pour produire eux-mêmes intérêts à partir des 9 juin 1891, 27 mars 1895 et 23 juin 1896; dépens à la charge de la commune de Lavoye.)

2e ESP. — Commune de Gençay contre département de la Vienne.

CONSIDÉRANT que, si le conseil général et le préfet de la Vienne ont provoqué des offres de concours des communes et des particuliers, intéressés à l'exécution du tramway de Poitiers à Saint-Martin-l'Ars, en indiquant que le département comptait affecter le montant des souscriptions au paiement des annuités nécessaires au service des intérêts et de l'amortissement d'un emprunt projeté jusqu'au 1er janvier 1892, époque à laquelle les annuités qui resteraient alors dues pourraient être acquittées avec les ressources propres et sur les fonds disponibles du budget départemental, il résulte des termes des délibérations du conseil municipal de Gençay, des 21 mars 1888, 15 juillet 1888 et 9 avril 1889, que la subvention de 4.000 francs promise par cette commune a été offerte sans aucune condition, acceptée comme une souscription pure et simple par le département, et que le paiement n'en a été en aucune façon subordonné à la réalisation de la combinaison financière dont il a été parlé ci-dessus, ni des traités d'exécution alors préparés et auxquels cette combinaison se rattachait ; que, dès lors, le fait qu'en raison notamment de l'insuffisance des sommes souscrites par les communes et par suite du retard apporté à la déclaration d'utilité publique, le département a dû modifier les conditions financières du traité primitivement projeté et n'a pu entreprendre qu'après le 17 janvier 1892 l'établissement du tramway, n'était pas de nature à délier la commune de son engagement; qu'ainsi, c'est avec raison que le conseil de préfecture l'a condamnée à payer au département le montant de sa souscription.

En ce qui concerne les intérêts :

Considérant qu'il y a lieu de faire courir les intérêts de la somme due par la commune à partir du 13 décembre 1895, date à laquelle des conclusions concernant les intérêts ont été présentées pour la première fois par le département... (Requête rejetée; la somme de 4.000 francs que la commune de Gençay a été condamnée à payer au département portera intérêts au profit de ce dernier à partir du 13 décembre 1895 ; la commune est condamnée aux dépens.)

(N° 298)

[26 février 1897]

Voirie (grande). — Fleuves servant d'accès à des ports maritimes. — Gironde. — Navire échoué. — Contravention. — Mode de libération. — Abandon du navire. — (Ministre des travaux publics contre sieurs Caillol, Saint-Pierre et Provitola.)

L'abandon du navire et du fret, dans les termes de l'article 216 du code de commerce complété par la loi du 12 août 1885 constitue un mode de libération que les armateurs d'un navire échoué dans un fleuve servant d'accès à des ports maritimes peut invoquer devant la juridiction administrative (*).

Mais cette faculté d'abandon existe-t-elle également en faveur des chargeurs du navire? — Résolution affirmative dans l'espèce: l'obstacle à la navigation consistant dans un navire chargé, le capitaine a été, par suite de l'abandon, libéré de l'obligation de l'enlèvement de l'épave comprenant à la fois le navire et la cargaison (**).

Considérant que le procès-verbal ci-dessus visé constate que les

(*) Voy. 27 mai 1887, Chegaray (*Ann.* 1888, p. 174).

(**) Dans son pourvoi, le Ministre des travaux publics admettait que le bénéfice de l'exception résultant de l'abandon du navire et du fret s'applique, dans la législation actuelle, d'une part, aux armateurs et au capitaine, propriétaires ou copropriétaires du navire, et, d'autre part, au capitaine, qui n'a ni la propriété ni la copropriété du navire, en ce qui concerne l'épave abandonnée ; mais il soutenait que ce mode de libération, par l'abandon du navire et du fret, ne devait pas s'étendre au capitaine considéré comme représentant des chargeurs, ou plus exactement comme ayant en sa garde et possession la chose des chargeurs, c'est-à-dire les cargaisons. A l'appui de cette opinion, il a fait observer que, dans la première rédaction du projet de loi, on avait ajouté aux mots des *abandons du navire et du fret*, ceux *et de la cargaison*, et que cette addition avait été refusée. En outre, l'abandon de l'armateur ne portant que sur le navire et le fret, le propriétaire de la cargaison qui reste propriétaire des objets compris dans le navire, et au profit desquels le sauvetage peut en être opéré, ne saurait bénéficier de l'exception libératoire résultant de l'abandon effectué par l'armateur.

Cette argumentation n'a pas trouvé grâce devant le conseil d'État.

armateurs et le capitaine du *Charles-Martel* n'ont pas obéi à l'injonction qui leur avait été faite de procéder à l'enlèvement de ce navire coulé dans la Garonne; que le conseil de préfecture les a renvoyés des fins du procès-verbal par le motif que les armateurs avaient fait abandon du navire et du fret conformément à l'arcle 216 du code de commerce modifié par la loi du 12 août 1885;

Considérant que le Ministre des travaux publics se pourvoit contre cet arrêté en soutenant que le capitaine était tenu d'opérer l'enlèvement de la cargaison du *Charles-Martel* et que, dès lors, le sieur Provitola aurait dû, pour inexécution de cette obligation, être condamné à l'amende et aux dépens;

Mais considérant que l'obstacle à la navigation que le sieur Provitola a été mis en demeure de faire disparaître consistait dans un navire chargé ; que, par suite de l'abandon prévu par l'article 216 précité, le capitaine a été libéré de toute responsabilité en ce qui concerne l'enlèvement de l'épave comprenant à la fois le navire et la cargaison; qu'ainsi, le recours du Ministre des travaux publics doit être rejeté... (Rejet.)

Les défendeurs ont fait observer, d'une part, que, dans l'espèce, on se trouvait en matière répressive, et qu'il n'était pas permis à l'interprète d'étendre, par voie d'analogie et sous prétexte d'une prétendue similitude de situation qui n'existe pas, l'application d'une peine d'un cas à un autre; au surplus, le capitaine qui est le préposé de l'armateur partage avec le propriétaire du navire la responsabilité des contraventions commises. Mais, pour pouvoir être recherché du chef des chargeurs, il faudrait que le capitaine fût le préposé des propriétaires de la cargaison. Or, d'après la jurisprudence de la Cour de cassation, le capitaine n'est que le mandataire des chargeurs ou affréteurs, qui ne le choisissent pas, qui n'ont sur lui aucune autorité, et qu'ils n'ont pas la faculté de congédier (Voy. 15 janv. 1867, Cour d'appel de Caen, Dalloz, *Rép.* suppl., vº *Droit maritime*, nº 1501. — Cass., de Montricher et Cie et autres, 2 août 1884, Sirey, 1885, p. 25. — Rapp. de Courcy, *Question de droit maritime*, t. IV, p. 210).

(N° 299)

[12 mars 1897]

Travaux publics. — Concession. — Canal. — Changements au devis. — Réception définitive. — Effets. — Extinction des obligations relatives à l'exécution des travaux. — Fin de la concession. — Réclamations du concédant. — Rejet. — (Société de la Sambre française canalisée.)

La réception définitive par l'État des travaux qui ont fait l'objet d'une concession libère le concessionnaire de ses obligations relatives à l'exécution desdits travaux. — Il reste seulement tenu de l'obligation de restituer en bon état, à la fin de la concession, les ouvrages concédés, tels qu'ils ont été établis et reçus.

En conséquence, l'État ne peut, à la fin de la concession, protester contre des changements apportés au projet lors de l'exécution des travaux et demander l'observation stricte des prescriptions du devis, alors surtout que l'utilité de ces changements a été régulièrement constatée par l'administration avant la réception définitive.

CONSIDÉRANT qu'il résulte des pièces versées au dossier qu'un inspecteur divisionnaire des ponts et chaussées a été désigné conformément à l'article 5 du cahier des charges, pour procéder à la vérification des travaux exécutés par les concessionnaires et rechercher si les travaux étaient en état de réception; qu'après avoir rempli cette mission au cours des années 1836 et 1837 cet inspecteur, tout en reconnaissant que des modifications avaient été apportées au projet primitif à raison de difficultés ou d'inconvénients qui n'avaient pas été prévus, a constaté que les concessionnaires auraient satisfait à toutes leurs obligations de premier établissement au moyen de l'achèvement de quelques ouvrages en retard ; qu'il a proposé de recevoir les travaux sous la condition de cet achèvement garanti par le dépôt d'une somme d'argent;

Considérant que le conseil général des ponts et chaussées, appelé à délibérer sur les propositions de l'inspecteur divisionnaire, les a approuvées et a émis l'avis qu'il y avait lieu de pronon-

cer, dans ces conditions, la réception définitive des travaux de la Sambre canalisée ; que le Ministre des travaux publics, en adoptant, le 11 novembre 1837, l'avis du conseil général des ponts et chaussées, a, de la sorte, approuvé, ainsi qu'il y était autorisé par le cahier des charges, les modifications ci-dessus mentionnées et a prononcé la réception définitive des travaux sous une condition dont l'accomplissement n'est pas contesté et résulte, d'ailleurs, du remboursement, fait ultérieurement à la décision, du dépôt de garantie ; que, dans ces circonstances, la société requérante est fondée à soutenir que les travaux concédés ont été définitivement et régulièrement reçus et que le Ministre des travaux publics qui, à aucune époque, n'a usé, pendant la durée de la concession, du droit qui lui eût appartenu de prononcer la déchéance en cas d'inexécution par les concessionnaires de leurs obligations relatives à l'établissement de la canalisation, ne peut exiger, alors que la concession est expirée, que la remise entre les mains de l'État du canal de la Sambre et de ses dépendances, tels qu'ils ont été définitivement constitués par le fait même de la réception ; qu'ainsi, sans qu'il soit besoin d'ordonner une expertise, il y a lieu d'annuler l'arrêté attaqué... (Arrêté annulé. Est rejetée la demande de l'État en tant qu'elle a pour objet de mettre à la charge de la société de la Sambre canalisée : 1° des travaux autres que ceux de la remise du canal en bon état d'entretien ; 2° des acquisitions de terrains ou des plantations pour l'établissement du canal et de ses dépendances dans des conditions différentes de celles définitivement approuvées par la décision du Ministre des travaux publics du 11 novembre 1837. L'État est condamné aux dépens.)

CIRCULAIRES MINISTÉRIELLES.

(N° 300)

[24 octobre 1898]

Les conducteurs ne seront plus astreints qu'à une seule tournée régulière par mois.

Monsieur le Préfet, les anciennes instructions, et notamment la circulaire du 31 août 1852, prescrivent aux conducteurs des Ponts et Chaussées de visiter deux fois par mois toutes les voies de communication de la subdivision dont ils sont chargés.

Le principe de la tournée bimensuelle a été confirmé par la circulaire du 25 juillet 1881, dont le paragraphe H stipule que les procès-verbaux d'emploi du temps seront clos le 15 et le dernier jour de chaque mois, puis transmis sans délai à l'Ingénieur.

Les besoins du service se sont manifestement modifiés depuis lors, et les exigences des instructions antérieures ne semblent plus justifiées comme par le passé. En ce qui concerne particulièrement les routes, la transformation radicale réalisée par l'application de la méthode des rechargements généraux a permis à la surveillance des agents de s'exercer, sans rien perdre pour cela de son efficacité, d'une façon un peu moins étroite et moins rigoureusement continue. Pour les voies navigables, il n'en est guère aujourd'hui qui ne soient longées par un chemin de fer, et l'instantanéité de la visite du conducteur, dans tous les cas de nécessité, peut certainement être considéré comme une garantie dont les anciens règlements ne pouvaient faire état et à laquelle ils étaient obligés de suppléer par une périodicité de plus courte durée pour les visites. D'une façon générale, on peut donc assurer que la tournée de quinzaine n'est plus d'une utilité essentielle, et les expériences de tournées mensuelles qui ont été faites dans plusieurs services n'ont fait que confirmer l'Administration dans cette appréciation.

Il importe, d'autre part, de simplifier les rouages administratifs,

de restreindre les formalités et d'arriver par là même à réduire, dans la mesure du possible, le nombre des fonctionnaires. L'établissement du principe de la tournée mensuelle rentre dans cet ordre d'idées; il doit permettre, en allégeant la tâche des conducteurs subdivisionnaires, d'augmenter le champ de leur action et, par suite, de diminuer, dans une certaine mesure, les cadres du personnel.

J'ai décidé, en conséquence, qu'aux deux tournées de quinzaine serait substituée, dans toutes les subdivisions d'entretien, une seule tournée mensuelle et que les conducteurs et commis n'auraient plus à produire qu'un procès-verbal d'emploi du temps à la fin de chaque mois. Ces agents continueront, d'ailleurs, à se conformer aux autres prescriptions des circulaires du 31 août 1852 et du 25 juillet 1881.

Il reste toutefois entendu que les chefs de service conserveront le droit de prescrire toutes les tournées exceptionnelles que les circonstances leur paraîtraient exiger.

J'adresse un exemplaire de la présente circulaire à MM. les Ingénieurs en chef.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,
Jules GODIN.

(N° 301)

[5 novembre 1898]

Traitements des sous-ingénieurs des Ponts et Chaussées, des conducteurs des Ponts et Chaussées et des contrôleurs des Mines (*).

Monsieur le Préfet, le Parlement a voté au budget de 1898 une augmentation de crédit destinée à améliorer la situation des conducteurs des Ponts et Chaussées par la création d'une nouvelle classe de conducteurs principaux au traitement de 4.200 francs, création qui permettrait en même temps de dégager les classes inférieures.

(*) Voir les décrets, *suprà*, pages 900, 901 et 902

J'ai l'honneur de vous adresser ampliation d'un décret de M. le Président de la République, en date du 25 octobre 1898, qui réalise l'amélioration prévue par le Parlement.

Deux autres décrets de la même date, joints à la présente circulaire, ont pour objet, d'une part, de porter à 4.200 francs le traitement des sous-ingénieurs des Ponts et Chaussées ; d'autre part, d'étendre aux contrôleurs des Mines le bénéfice de la classe créée au profit des conducteurs des Ponts et Chaussées.

La mesure relative aux sous-ingénieurs doit avoir un effet général remontant rétroactivement au 1er juillet 1898 ; MM. les Ingénieurs en chef auront donc à prendre les mesures nécessaires pour assurer le payement, par voie de rappel, des sommes correspondant à l'augmentation du traitement de chacun de ces fonctionnaires à partir de la date précitée.

Il sera statué, en ce qui concerne l'élévation d'un certain nombre de conducteurs des Ponts et Chaussées et de contrôleurs des Mines, au traitement de 4.200 francs et les avancements de classes qui en seront la conséquence, par des décisions individuelles qui vous seront ultérieurement notifiées.

J'adresse un exemplaire de la présente circulaire à MM. les Ingénieurs en chef des Ponts et Chaussées et des Mines.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics.

Pour le Ministre et par autorisation :

Le Directeur du Personnel et de la Comptabilité,

RABEL.

LÉGISLATION ET STATISTIQUE ÉTRANGÈRES.

(N° 302)

ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE.

RÉSULTATS GÉNÉRAUX DE L'EXPLOITATION DES TRAMWAYS PENDANT LES EXERCICES 1896-97 ET 1895-96 (*).

A. — LONGUEURS (1).

EXERCICES	LONGUEURS OUVERTES A L'EXPLOITATION AU 30 JUIN			
	Angleterre et Pays de Galles	Écosse	Irlande	Royaume-Uni
	km.	km.	km.	km.
1896-97.......	1.307	158	195	1.660
1895-96.......	1.274	154	195	1.623

(1) Les conversions sont faites à raison de 1.609 mètres au mille.

B. — SITUATION DU RÉSEAU EXPLOITÉ A DOUBLE OU A SIMPLE VOIE.

EXERCICES	ADMINISTRATIONS OU SOCIÉTÉS auxquelles appartiennent les lignes	NOMBRE d'entreprises	LONGUEURS OUVERTES A L'EXPLOITATION		
			à double voie	à simple voie	Ensemble
			km.	km.	km.
1896-97...	Administrations locales..............	42	327	265	592
	Compagnies........................	117	439	629	1.068
	Ensemble..................	159	766	894	1.660
1895-96...	Administrations locales..............	37	311	230	541
	Compagnies........................	116	428	656	1.084
	Ensemble..................	153	739	886	1.625

(*) L'exercice finit au 30 juin. D'après la publication intitulée *Return of street and road tramways authorised by Parliament, during the year ending 30 th. day of June 1897* (Eyre and Spottiswoode ed., Londres, 39 pages in-4°).

C. — Capital d'établissement (1).

Exercices	Régions	Capital autorisé	Capital versé: Actions	Capital versé: Obligations diverses	Capital versé: Total	Dépenses effectives
		millions de francs				
1896-97	Angleterre et Pays de Galles	398.116	184.072	103.727	287.799	285.350 (2)
	Ecosse	56.863	12.271	34.138	46.409	50.197
	Irlande	59.590	32.597	6.464	39.061	39.400
	Royaume-Uni	514.569	228.940	144.329	373.269	374.947
1895-96	Angleterre et Pays de Galles	351.655	185.074	96.739	281.813	296.491 (2)
	Ecosse	54.349	14.076	23.920	37.996	49.047
	Irlande	49.498	31.146	6.539	37.685	38.152
	Royaume-Uni	455.502	230.296	127.198	357.494	383.690

(1) Les conversions sont faites à raison de 25fr,25 à la livre sterling.
(2) Les chiffres du capital d'établissement sont souvent réduits par suite de cession d'anciennes entreprises à de nouvelles Compagnies.

D. — Matériel roulant et cavalerie.

Exercices	Régions	Locomotives	Chevaux	Voitures
1896-97	Angleterre et Pays de Galles	458	28.536	3.792
	Ecosse	13	6.101	625
	Irlande	21	2.705	447
	Royaume-Uni	492	37.342	4.864
1895-96	Angleterre et Pays de Galles	535	27.175	3.736
	Ecosse	13	5.887	579
	Irlande	20	2.559	348
	Royaume-Uni	568	35.621	4.663

E. — Mouvement des voyageurs et parcours des trains.

Exercices	Régions	Nombre de voyageurs transportés (1)	Parcours des voitures
			km.
1896-97	Angleterre et Pays de Galles	595.634.734	106.378.167.749
	Ecosse	139.818.022	18.912.046.017
	Irlande	53.116.913	10.853.274.586
	Royaume-Uni	788.569.669	136.143.488.352
1895-96	Angleterre et Pays de Galles	585.048.162	104.652.702
	Ecosse	128.453.708	17.293.146
	Irlande	45.964.177	8.789.980
	Royaume-Uni	759.466.047	130.735.828

(1) Y compris les abonnés, etc.

F. — Recettes brutes de l'exploitation.

Exercices	Régions	Recettes de l'exploitation			
		Voyageurs	Postes et Messageries	Marchandises	Ensemble (1)
		francs	francs	francs	francs
1896-97	Angleterre et Pays de Galles	81.274.270	234.471	179.022	84.356.285
	Ecosse	14.135.404	18.230	—	14.490.040
	Irlande	7.661.658	132.209	58.681	8.102.396
	Royaume-Uni	103.071.332	384.910	237.701	106.948.721
1895-96	Angleterre et Pays de Galles	81.067.700	220.811	164.832	83.904.841
	Ecosse	13.348.614	16.993	8.610	13.716.128
	Irlande	6.813.737	120.669	53.580	7.217.434
	Royaume-Uni	101.230.051	358.473	227.022	104.928.403

(1) Y compris les recettes diverses et annexes.

G. — Dépenses de l'exploitation.

EXERCICES	RÉGIONS	ENTRETIEN de la voie et des bâtiments	TRACTION mécanique (1)	TRACTION animale (1)	ENTRETIEN et renouvellement du matériel roulant	TRAFIC	TOTAL (2)
		francs	francs	francs	francs	francs	francs
1896-97.	Angleterre et Pays de Galles.	4.542.075	3.701.725	24.353.372	3.715.966	20.195.657	64.221.935
	Ecosse	788.507	96.884	4.995.510	320.801	3.495.180	10.846.794
	Irlande	292.672	295.576	2.221.747	245.884	1.799.264	5.691.981
	Royaume-Uni	5.623.254	4.094.185	31.570.629	4.282.651	25.490.101	80.760.710
1895-96.	Angleterre et Pays de Galles.	5.132.517	4.540.152	23.377.636	3.119.637	18.980.526	62.970.520
	Ecosse	840.193	121.326	4.855.650	302.646	3.022.071	10.052.353
	Irlande	246.212	138.370	2.131.706	289.314	1.702.658	5.391.279
	Royaume-Uni	6.218.922	4.799.848	30.364.992	3.711.597	23.705.255	78.414.152

(1) Y compris les dépenses d'entretien et de renouvellement.
(2) Y compris les dépenses diverses.

H. — Résultats financiers de l'exploitation.

EXERCICES	RÉGIONS	RECETTES	DÉPENSES	EXCÉDENT des recettes sur les dépenses	RAPPORT 0/0 des dépenses aux recettes
		francs	francs	francs	
1896-97..	Angleterre et Pays de Galles	84.356.285	64.221.935	20.134.350	76,1
	Ecosse	14.490.040	10.846.794	3.643.246	74,8
	Irlande	8.102.396	5.691.981	2.410.415	70,2
	Royaume-Uni	106.948.721	80.760.710	26.618.011	75,5
1895-96..	Angleterre et Pays de Galles	81.379.841	62.970.520	18.409.321	77,3
	Ecosse	13.716.128	10.052.353	3.663.775	73,2
	Irlande	7.217.434	5.391.279	1.826.155	74,6
	Royaume-Uni	102.313.403	78.414.152	23.899.261	76,6

PERSONNEL.

(N° 303)

I. — INGÉNIEURS.

1° HONORARIAT.

Décret du 18 *octobre* 1898. — M. **Baumgartner**, Ingénieur en Chef de 1re classe, admis à faire valoir ses droits à la retraite à dater du 9 septembre 1898, prend le titre d'Inspecteur Général honoraire.

Idem. — M. **Courtois**, Ingénieur en Chef de 1re classe, admis à faire valoir ses droits à la retraite à dater du 14 octobre 1898, prend le titre d'Inspecteur Général honoraire.

2° AVANCEMENT.

Arrêté du 22 *novembre* 1898. — M. **Godard** (Louis), Ingénieur en Chef de 2e classe à Alger, est élevé à la 1re classe de son grade, pour prendre rang à dater du 16 novembre 1898.

3° SERVICES DÉTACHÉS.

Arrêté du 3 *novembre* 1898. — M. **Pellé** (Charles), Ingénieur ordinaire de 2e classe attaché, à la résidence de Lille, au service des voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais et au service hydrométrique des bassins de la Sambre, de l'Escaut et de l'Ysère, est mis à la disposition du Préfet de la Seine, pour être attaché

au service municipal de la Ville de Paris, en remplacement de M. **Legouëz**.

M. **Pellé** est placé dans la situation de service détaché.

Arrêté du 22 novembre 1898. — M. **Godard** (Louis), Ingénieur en Chef de 1[re] classe à Alger, est chargé du service ordinaire de la circonscription de Constantine, en remplacement de M. **Pelletreau**, mis en congé illimité.

M. **Godard** continue d'être placé dans la situation de service détaché.

Idem. — M. **Legouëz**, Ingénieur ordinaire de 1[re] classe, détaché au service municipal de la Ville de Paris, est mis à la disposition du Gouverneur général de l'Algérie, pour être chargé, à la résidence d'Alger, du service ordinaire et maritime de la circonscription de l'Ouest du département d'Alger, du service de la 3[e] circonscription du Contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer algériens et du Contrôle des études et travaux des chemins de fer de Berrouaghia à Boghari et de Boghari à Laghouat, en remplacement de M. **Godard**.

M. **Legouëz** remplira les fonctions d'Ingéieur en Chef et continuera d'être placé dans la situation de service détaché.

4° CONGÉS ILLIMITÉS.

Arrêté du 22 octobre 1898. — M. **Pelletreau**, Ingénieur en Chef de 2[e] classe, chargé du service de la circonscription de Constantine, est mis, sur sa demande, en congé illimité et autorisé à accepter les fonctions d'Ingénieur-Conseil de la Société de construction des chemins de fer de l'Éthiopie.

Décision du 29 octobre. — M. **Weill** (Horace), Ingénieur ordinaire de 1[re] classe, en congé illimité au service de la Société de traction électrique sur les voies navigables, est autorisé à entrer, en qualité d'Ingénieur en Chef, au service de la Compagnie du chemin de fer Métropolitain de Paris.

Arrêté du 31 octobre. — M. **Couvreux**, Ingénieur ordinaire de 2[e] classe attaché, à la résidence d'Auxerre, au service ordinaire du département de l'Yonne, au service du canal du Nivernais et au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Callon**, est mis, sur sa demande, en congé illimité et autorisé à

entrer au service de la Compagnie des chemins de fer du Midi, en qualité d'Ingénieur de l'exploitation, à la résidence de Toulouse.

5° RETRAITE.

	Date d'exécution.
M. **Connesson**, Ingénieur en Chef de 1re classe..	1er janv. 1899

6° DÉCÈS.

	Date de décès.
M. **Raoulx** (Claude), Inspecteur Général de 2e classe, en retraite.............................	8 janv. 1898

7° DÉCISIONS DIVERSES.

Arrêté du 18 *octobre* 1898. — M. **Guillet**, Ingénieur ordinaire de 2e classe attaché, à la résidence de Fécamp, au service ordinaire du département de la Seine-Inférieure, au service maritime du même département, — 1re section, et au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Lechalas**, est chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Boulogne-sur-Mer, en remplacement de M. **Havé**, décédé.

Idem. — M. **Vielle** (Léopold), Ingénieur ordinaire de 2e classe, attaché au service ordinaire du département de la Haute-Loire et au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Monnet**, est attaché, à la résidence de Fécamp, aux services ci-après désignés, en remplacement de M. **Guillet**, savoir :

1° Service ordinaire du département de la Seine-Inférieure, — arrondissement de l'Ouest ;

2° Service maritime du même département, — 1re section, — 4e arrondissement ;

3° Service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Lechalas**, — 3e arrondissement (Ligne de Dieppe au Havre, — section de Motteville à Saint-Valery).

Arrêté du 20 *octobre*. — M. **Renaud** (Maurice), Ingénieur en Chef de 2e classe, détaché au Ministère des Colonies, en qualité de Directeur des Travaux publics du Tonkin, est chargé, à la résidence de Paris, des fonctions d'Ingénieur en Chef adjoint à l'Inspecteur Général du Contrôle des chemins de fer du Nord, pour l'Inspection et le Contrôle des études et travaux des lignes

nouvelles, en remplacement de M. **Connesson**, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

M. **Renaud** est chargé, en outre, du service du Contrôle des études et travaux des embranchements de Douai (réseau du Nord).

Arrêté du 24 octobre 1898. — M. **Equer**, Ingénieur ordinaire de 2e classe à Paris, est désigné pour prendre part, le cas échéant, aux conférences du 1er degré relatives aux études et travaux des prolongements et raccordements ultérieurs, dans Paris, des lignes des réseaux du Nord, de l'Est, de l'Ouest, de l'Orléans et de Paris-Lyon-Méditerranée.

Il sera, pour chacune des affaires de cette nature qu'il aura à traiter, placé sous les ordres des Ingénieurs en Chef adjoints aux Directeurs des Contrôles des réseaux intéressés.

Arrêté du 29 octobre. — Les services ordinaires des départements du Gers et des Hautes-Pyrénées, qui relèvent actuellement du 9e arrondissement d'Inspection générale des Ponts et Chaussées, sont rattachés au 10e arrondissement.

Le service ordinaire du département du Lot et le service de la navigation du Lot, actuellement compris dans la 10e Inspection, sont rattachés à la 9e Inspection.

Le service de l'entretien du Canal du Midi et du Canal latéral à la Garonne, dont l'Inspection est actuellement confiée à M. l'Inspecteur Général Directeur du Contrôle du réseau du Midi, est rattaché au 9e arrondissement d'Inspection.

Arrêté du 31 octobre. — M. **Rogie**, Ingénieur ordinaire de 3e classe à Mende, est chargé du service ordinaire de l'arrondissement du Puy et du 1er arrondissement (Lignes d'Ambert à Darsac et de Langogne au Puy, du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Monnet**, en remplacement de M. **Vielle**, appelé à une autre destination.

Décision du 2 novembre. — M. **Picarougne**, Ingénieur ordinaire de 3e classe à Toulouse, est chargé de l'intérim du service du chemin de fer de Castelsarrasin à Beaumont-de-Lomagne, jusqu'à la désignation de l'Ingénieur en Chef à qui ce service sera ultérieurement confié.

Décision du 5 *novembre.* — Le service hydrométrique des bassins de l'Ariège, de l'Arize et du Salat (1re et 2e sections) est distrait

des attributions de M. **Fontès**, Ingénieur en Chef à Toulouse et rattaché à celles de M. **Proszynski**, Ingénieur en Chef à Foix.

Arrêté du 5 novembre 1898. — M. **Pavie**, Ingénieur ordinaire de 1re classe attaché, à la résidence de Paris, au service de la 3e section de la navigation de la Marne et Commissaire technique adjoint de la navigation dans la Commission militaire de la navigation et des mines, conserve exclusivement ce dernier service.

Il remplira les fonctions d'Ingénieur en Chef.

Arrêté du 10 *novembre*. — M. **Goury Du Roslan**, Ingénieur ordinaire de 1re classe attaché, à la résidence de Paris, au service de construction des chemins de fer de Voves à Toury et de La Loupe à Brou, est chargé de l'arrondissement unique du service de la 3e section de la navigation de la Marne et du service hydrométrique du bassin de la Marne, en remplacement de M. **Pavie**.

M. **Goury Du Roslan** reste d'ailleurs attaché au service de liquidation de la ligne de Voves à Toury.

Idem. — M. **Lorieux** (Edmond), Ingénieur ordinaire de 2e classe chargé, à la résidence de Paris, du 1er arrondissement du service du Contrôle de l'exploitation technique des chemins de fer de l'Est, est attaché, en outre, au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Lordereau**, — arrondissement unique (Ligne de La Loupe à Brou), en remplacement de M. **Goury Du Roslan**.

Décision du 10 *novembre*. — La limite amont du service de la navigation de la Garonne confié à M. l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées en résidence à Agen est fixée à l'aval du barrage de Bazacle.

Par suite, ce barrage est compris dans les attributions de M. l'Ingénieur en Chef du service ordinaire du département de la Haute-Garonne.

Décision du 12 *novembre*. — M. **Mayer** (Georges), Élève-Ingénieur de 2e classe, est admis à la 1re classe.

Décision du 17 *novembre*. — M. **Lechalas** (Clément), Inspecteur Général de 2e classe en retraite, est relevé, sur sa demande, des fonctions de Membre de la Commission des Routes nationales.

Décision du 24 *novembre*. — M. **Breuillé**, Ingénieur ordinaire de 2e classe à Auxerre, est chargé de l'intérim de l'arrondissement

du Sud du service ordinaire du département de l'**Yonne**, du 4ᵉ arrondissement du service du canal du Nivernais et du 2ᵉ arrondissement du service de chemin de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Callon**, jusqu'à la désignation du successeur de M. l'Ingénieur **Couvreux**.

Décision du 25 *novembre* 1898. — M. **Tavera**, Ingénieur ordinaire de 1ʳᵉ classe, à Clermont-Ferrand, est chargé, en outre, de l'intérim du 4ᵉ arrondissement du service du Contrôle de l'exploitation technique des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, jusqu'à la désignation du successeur de M. l'Ingénieur **Jouguet**.

II. — CONDUCTEURS.

1° NOMINATIONS.

Sont nommés Conducteurs de 4ᵉ classe les candidats déclarés admissibles dont les noms suivent :

28 *octobre* 1898. — M. **Saint-Pierre** (Félix), Commis, Concours de 1895, — nº 95, Ardèche, service ordinaire.

Idem. — M. **Didier** (Alexandre), Commis, Concours de 1897, — nº 8, Haute-Savoie, service ordinaire.

Idem. — M. **Queval** (Paul), Commis, Concours de 1897, — nº 39, Seine-Inférieure, service de la 4ᵉ section de la navigation de la Seine.

Idem. — M. **Lamichel** (Gilbert), Commis, Concours de 1897, — nº 61, Allier, service ordinaire.

Idem. — M. **Barbonne** (Ernest), Commis, Concours de 1897, — nº 104, Seine-et-Marne, service ordinaire.

29 *octobre*. — M. **Pradat** (Alphonse), Commis, Concours de 1897, — nº 37, Saône-et-Loire, service ordinaire.

29 *octobre* 1898. — M. **Jau** (Jean), Concours de 1897, — n° 25, est mis à la disposition du Ministre des Colonies, pour remplir les fonctions d'Agent-voyer de la Ville de Kayes au Soudan.

Il est placé dans la situation de service détaché.

12 *novembre*. — M. **Gramain** (Théophile), Commis, Concours de 1897, — n° 6, Seine, service de Nivellement général de la France.

Idem. — M. **Cottinet** (Alphonse), Commis, Concours de 1897, — n° 52, Seine, service du Nivellement général de la France.

2° SERVICES DÉTACHÉS.

29 *octobre* 1898. — Est rapporté l'Arrêté du 5 octobre 1898, par lequel M. **Fontanel** (Jean), Conducteur de 3e classe, détaché au service vicinal du département de l'Aude, a été attaché au service ordinaire du même département.

M. **Fontanel** reste détaché au service vicinal du département de l'Aude.

9 *novembre*. — M. **Lafon** (Guillaume), Conducteur de 2e classe, en congé pour affaires personnelles, est remis en activité et mis à la disposition du Gouvernement tunisien, pour être employé au service des Travaux publics de la Régence.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

10 *novembre*. — M. **Saix** (Alfred), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de l'Hérault, au service des études et travaux du chemin de fer de Tournemire au Vigan, est autorisé à entrer au service municipal de la Ville de Montpellier.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

3° CONGÉ.

18 *novembre* 1898. — Un congé de deux ans, sans traitement, est accordé pour affaires personnelles à M. **Beigbeder-Laberguisse** (Onésime), Conducteur de 1re classe attaché, dans le département des Basses-Pyrénées, au service des études et travaux du chemin de fer de raccordement des allées marines à Bayonne.

4° CONGÉ ILLIMITÉ.

31 *octobre* 1898. — M. **Lanave** (Louis), Conducteur de 1re classe, attaché au service maritime du département de la Gironde, est mis, sur sa demande, en congé illimité et autorisé à entrer au service de la Compagnie du chemin de fer Métropolitain de Paris.

5° DISPONIBILITÉ.

27 *octobre* 1898. — M. **Gousset** (Ausiny), Conducteur principal, attaché au service ordinaire du département de Seine-et-Marne, est mis en disponibilité, avec demi-traitement, pour raisons de santé, jusqu'à son admission à la retraite.

28 *octobre*. — M. **Gallerand** (Gaston), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département du Loiret, au service des canaux d'Orléans, de Briare et du Loing, est mis en disponibilité avec demi-traitement, pour raisons de santé, pendant six mois.

6° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Pelletier** (Henri), Conducteur principal, en disponibilité pour raisons de santé..............	25 sept. 1898
M. **Pernot** (Édouard), Conducteur de 2e classe, en retrait d'emploi..............................	30 oct. 1898
M. **Maliverney** (Adolphe), Conducteur principal, Doubs, service du canal du Rhône au Rhin......	8 nov. 1898

7° DÉCISIONS DIVERSES.

4 *avril* 1898. — M. **Gailliard** (Paul), Conducteur de 4e classe, détaché au service municipal de la ville de Tourcoing, est attaché, dans le département du Nord, au service des voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais.

28 *octobre*. — M. **Perrineau** (Joseph), Conducteur de 4e classe en congé pour affaires personnelles, est remis en activité et attaché au service ordinaire du département de la Mayenne.

29 *octobre* 1898. — M. **Fuynel** (Abel), Conducteur de 4e classe, en congé pour raisons de santé, cesse de faire partie des cadres du personnel de l'Administration des Travaux publics.

Idem. — M. **Desmidt** (Henri), Conducteur de 4e classe, en congé pour affaires personnelles, cesse de faire partie des cadres du personnel de l'Administration des Travaux publics.

Idem. — M. **Aveline** (Henry), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de la Charente, au service des études et travaux du chemin de fer de Confolens à la ligne de Civray au Blanc, passe, dans le département de l'Allier, au service du Contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer d'Orléans.

Idem. — M. **Masson** (Valentin), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de l'Aude, au service des études et travaux du chemin de fer de Quillan à Rivesaltes, passe au service ordinaire du même département.

Idem. — M. **Mougnié** (Noël), Conducteur de 4e classe attaché au service ordinaire du département du Cher, passe, dans le département de l'Aude, au service des études et travaux du chemin de fer de Quillan à Rivesaltes.

Idem. — M. **Létang** (Philippe), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Allier, passe au service ordinaire du département du Cher.

Idem. — M. **Bonnehon** (Auguste), Conducteur de 2e classe, en congé renouvelable au service de la construction du chemin de fer de Timbaûba à Nova-Cruz, cesse de faire partie des cadres du personnel de l'Administration des Travaux publics.

Idem. — M. **Schwab** (Jules), Conducteur de 3e classe, en congé pour affaires personnelles, cesse de faire partie des cadres du personnel de l'Administration des Travaux publics.

Idem. — M. **Rouzaud** (Léopold), Conducteur de 4e classe, en congé pour raisons de santé, cesse de faire partie des cadres du personnel de l'Administration des Travaux publics.

novembre 1898. — M. **Mélinette** (Victor), Conducteur de [illegible] classe, attaché au service ordinaire du département de Meurthe-et-Moselle, est attaché, en outre, au service du canal de l'Est, — Branche Nord.

10 *novembre*. — M. **Brandicourt** (Virgile), Conducteur de 4e classe, en congé pour affaires personnelles, cesse de faire partie des cadres du personnel de l'Administration des Travaux publics.

Idem. — M. **Baur** (Charles), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de la Seine, au service du Contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer de l'Ouest, passe au service du Contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer de l'Est.

12 *novembre*. — M. **Bénédicty** (Victor), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de la Dordogne, passe au service ordinaire du département de la Seine.

[illegible] *novembre*. — M. **Poujol** (Paul), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département du Gard, au service des études et travaux du chemin de fer de Tournemire au Vigan, passe dans le département de l'Hérault, même service.

22 *novembre*. — M. **Noguier** (André), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département du Gard, au service du canal du Rhône à Cette, passe au service ordinaire du même département.

Idem. — M. **Vernhet** (Pierre), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Lozère, au service des études et travaux du chemin de fer de Mende à La Bastide, passe au service ordinaire du même département.

Idem. — M. **Appietto** (Pierre), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de la Corse, au service des études et travaux du chemin de fer d'Ajaccio à Corte, passe au service ordinaire du même département.

Idem. — M. **Alata** (Jean [illegible] teur de 4e classe, attaché au service ordinaire d [illegible] Corse, passe

au service du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer du même département.

22 *novembre* 1898. — M. **Bonaz** (Jules), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Ain, est attaché, en outre, au service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Longeray à Divonne.

L'Éditeur-Gérant : Vve Ch. Dunod.

TOURS. — IMPRIMERIE DESLIS FRÈRES, 6, RUE GAMBETTA.

DÉCRETS.



(N° 304)

[12 janvier 1898]

Décret du Président de la République française, portant ce qui suit :

Sont approuvés les travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, sur son réseau algérien, conformément au projet ci-après :

Ligne d'Alger à Oran :

Construction d'une annexe au bâtiment des voyageurs pour le bureau du chef de gare, à El-Affroun, présenté le 21 mai 1897.

Les dépenses faites pour l'exécution de ce projet seront, après vérification de la commission des comptes, ajoutées, mais seulement pour l'exercice du droit de partage des bénéfices et jusqu'à concurrence d'une somme de 1.580 francs, y compris une majoration de 169 fr. 29 pour frais généraux et intérêts, au compte général de premier établissement des lignes du réseau algérien, conformément à la convention du 1er mai 1863, approuvée par les loi et décret du 11 juin suivant, et à l'acticle 5 du décret du 20 septembre 1863.

(N° 305)

[14 janvier 1898]

Décret du Président de la République française, portant ce qui suit :

Sont approuvés les travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, sur son réseau algérien, conformément au projet ci-après :

Ligne de Philippeville à Constantine :

Établissement d'une voie et de bouches d'eau pour la désinfection des wagons, à la gare de Saint-Charles, présenté le 25 août 1897.

Les dépenses faites pour l'exécution de ce projet seront, après vérification de la commission des comptes, ajoutées, mais seulement pour l'exercice du droit de partage des bénéfices et jusqu'à concurrence d'une somme de 6.400 francs, y compris une majoration de 685 fr. 72 pour frais généraux et intérêts, au compte général de premier établissement des lignes du réseau algérien, conformément à la convention du 1er mai 1863, approuvée par les loi et décret du 11 juin suivant, et à l'article 5 du décret du 20 septembre 1863.

(N° 306)

[14 janvier 1898]

Décret du Président de la République française, portant ce qui suit :

Sont approuvés les travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, sur son réseau algérien, conformément au projet ci-après :

Ligne d'Alger à Oran :

Construction de deux réservoirs auxiliaires en tôle de 10 mètres cubes pour accroître le débit de deux grues hydrauliques, à la gare de l'Oued-Fodda, présenté le 13 mai 1897.

Les dépenses faites pour l'exécution de ce projet seront, après vérification de la commission des comptes, ajoutées, mais seulement pour l'exercice du droit de partage des bénéfices et jusqu'à concurrence d'une somme de 4.300 francs, y compris une majoration de 460 fr. 72 pour frais généraux et intérêts, au compte général de premier établissement des lignes du réseau algérien, conformément à la convention du 1er mai 1863, approuvée par les loi et décret du 11 juin suivant et à l'article 5 du décret du 20 septembre 1863.

(N° 307)

[14 janvier 1898]

Décret du Président de la République française, portant ce qui suit :

Sont approuvés les travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, sur son réseau algérien, conformément au projet ci-après :

Ligne d'Alger à Oran :

Projet d'agrandissement du service des marchandises, à la gare d'Hussein-Dey, présenté le 29 avril 1897.

Les dépenses faites pour l'exécution de ce projet seront, après vérification par la commission des comptes, ajoutées, mais seulement pour l'exercice du droit de partage des bénéfices et jusqu'à concurrence d'une somme de 7.800 francs, y compris une majoration de 835 fr. 71 pour frais généraux et intérêts, au compte général de premier établissement des lignes du réseau algérien, conformément aux dispositions de la convention du 1er mai 1863, approuvée par les loi et décret du 11 juin suivant, et à l'article 5 du décret du 20 septembre 1863.

(N° 308)

[27 juin 1898]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département du Rhône, d'une ligne de tramway entre Lyon et Champagne.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des travaux publics;

. . . .

Le conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans

le département du Rhône, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'une ligne de tramway, à traction électrique, destinée au transport des voyageurs et des messageries, entre Lyon-Vaise (pont Mouton) et Champagne (commune de Saint-Didier-au-Mont-d'Or), et empruntant, sur une longueur d'environ 320 mètres à partir de l'origine, la ligne de Lyon-Vaise à Saint-Cyr-au-Mont-d'Or, déclarée d'utilité publique par le décret susvisé du 4 janvier 1898.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans le délai de deux ans à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — Le département du Rhône est autorisé à pourvoir à la construction et à l'exploitation de la ligne du tramway dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880, et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges annexé au décret du 9 juillet 1896 et de la convention ci-dessus visée du 21 décembre 1897.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée, le 21 décembre 1897, entre le préfet du Rhône, au nom du département, et la Société anonyme du tramway d'Écully, pour la rétrocession du tramway susmentionné.

Ladite convention, ainsi que le plan d'ensemble ci-dessus visé, resteront annexés au présent décret.

Art. 4. — Il est interdit à la société anonyme du tramway d'Écully, sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction ou l'exploitation des lignes qui lui sont concédées ou rétrocédées, sans y avoir été préalablement autorisée par décret délibéré en conseil d'État.

CONVENTION

L'an 1897 et le 21 décembre,

Entre le département du Rhône, représenté par M. G. Rivaud, commandeur de la Légion d'honneur, officier de l'instruction publique, préfet, agissant en vertu :

1° De la loi du 11 juin 1880 ;

2° De la loi du 10 août 1871 ;

3° Des délibérations du conseil général du Rhône, en date des 21 janvier 1895, et 18 avril 1896, 30 avril 1897 et 27 août 1897,

D'une part;

Et la société anonyme du tramway d'Écully, dont le siège social est à Écully, représenté par M. Gindre, président du conseil d'administration, agissant au nom et pour le compte de ladite société, en vertu des pouvoirs qui lui ont été donnés par la délibération du conseil d'administration, en date du 14 août 1897, dont un extrait est annexé aux présentes,

D'autre part ;

Il a été convenu et accepté ce qui suit :

Art. 1er. — Le département du Rhône s'engage à demander à l'État la concession de la construction et de l'exploitation d'une ligne de tramway de Lyon-Vaise à Champagne, ayant son origine sur le quai de Jayr, au droit du pont Mouton, empruntant le quai de Jayr, la rue de la Corderie et la route Nationale n° 6, jusqu'à Champagne sur la place de l'Église.

Art. 2. — Le département du Rhône s'engage à rétrocéder cette concession à la compagnie du tramway d'Écully, qui, de son côté, s'engage, par la présente convention, à exécuter les travaux et à faire l'exploitation, sans subvention ni garantie d'intérêt, comme substituée aux droits et obligations du département tels qu'ils sont établis dans le cahier des charges annexé au décret du 9 juillet 1896, qui a déclaré d'utilité publique la ligne du tramway du pont d'Écully aux Trois-Renards (commune de Tassin-la-Demi-Lune), sous réserve des clauses et conditions suivantes :

A. Art. 2. — Tracé. — La ligne aura le parcours indiqué à l'article 1er de la présente convention.

B. Art. 5. — Alignements et courbes, pentes et rampes. — Le maximum des déclivités est fixé à 62 millimètres.

C. Art. 11. — Gares et stations. — Les haltes qui devront être établies de suite sont les suivantes : Lyon-Vaise (quai de Vaise au droit du pont Mouton), quai de Jayr (place de la Bascule), rue de la Claire, chemin des Contrebandiers, Champagne (place de l'Église).

D. Art. 14. — Nombre minimum de voyages. — Le nombre minimum des voyages qui devront être faits tous les jours, dans chaque sens, est fixé à dix.

E. Art. 15. — Limitation de la vitesse et de la longueur des trains. — Remplacé par la rédaction suivante :

Les trains ne comprendront généralement qu'une voiture ; toutefois, il pourra être attelé à la voiture automotrice une voiture au plus, à la condition que tous les véhicules soient munis d'un frein continu actionné par le mécanicien; dans ce cas, la longueur du train ne pourra pas excéder 20 mètres.

La vitesse du train en marche sera, au plus, de 20 kilomètres à l'heure.

F. Art. 23. — Tarifs et droits à percevoir. — Les tarifs seront les suivants :

TARIF	PRIX		
	Péage	Transport	Totaux
VOYAGEURS.			
La ligne ne comporte qu'une seule section :			
De Lyon-Vaise (pont Mouton) à Champagne, et *vice versa*, prix unique ..... 1re classe.	0f 27	0f 13	0f 40
2e classe.	0 13	0 07	0 20
Enfants. — Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être tenus sur les genoux des personnes qui les accompagnent.			
MESSAGERIES.			
De Lyon-Vaise (pont Mouton) à Champagne, et *vice versa :*			
Colis de 0 à 50 kilogr. inclus, y compris le chargement et le déchargement...........	0 13	0 07	0 20

Les colis seront transportés soit par les voitures à voyageurs dans des compartiments spéciaux ou sur l'impériale, soit dans des wagons spéciaux, conformément aux dispositions arrêtées par le préfet, le concessionnaire entendu.

Art. 3. — Avant la signature de l'acte de concession, la compagnie rétrocessionnaire déposera à la Caisse des dépôts et consignations une somme de 10.000 francs en numéraire ou en rente sur l'État, calculée conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du Trésor avec transfert au profit de ladite Caisse de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme forme le cautionnement de l'entreprise. Les quatre cinquièmes en seront rendus au rétrocessionnaire par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après l'expiration de la concession.

Art. 4. — Le rétrocessionnaire devra faire élection de domicile à Lyon.

Dans le cas où il ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à lui adressée sera valable, lorsqu'elle aura été faite au secrétariat général de la préfecture du Rhône.

Art. 5. — Le rétrocessionnaire s'engage à n'employer dans la construction et l'exploitation de la ligne qui lui est rétrocédée par la présente convention que du matériel de construction française et à n'utiliser comme agents de l'exploitation que des employés de nationalité française, sous réserve des autorisations particulières qui pourraient lui être accordées.

. . . .

(N° 309)

[19 juillet 1898]

Décret relatif à l'exploitation de la ligne de Saint-Georges-de-Commiers à la Mure.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — A titre transitoire, et jusqu'à ce qu'il en soit ordonné autrement, la ligne de Saint-Georges-de-Commiers à la Mure sera exploitée en régie dans les conditions prescrites par le cahier des charges annexé à la loi ci-dessus visée du 28 août 1886.

Art. 2. — L'administration de la ligne constituera un service distinct, qui sera confié, sous l'autorité du Ministre des travaux publics, à l'ingénieur en chef du département de l'Isère.

Les fonctions de chef de l'exploitation seront remplies par un ingénieur des ponts et chaussées ou des mines, désigné par le Ministre des travaux publics, et qui sera chargé de tous les détails du service (voie, bâtiments, traction et service commercial).

Art. 3. — Des arrêtés du Ministre des travaux publics détermineront, sur la proposition de l'ingénieur en chef administrateur de la ligne :

1° Les cadres des divers agents employés sur le réseau;

2° Leur traitement et les indemnités accessoires ;

3° Les sommes qui pourront être distribuées en fin d'exercice, à titre de prime de gestion ou d'économie, aux agents qui auront le plus contribué à la bonne marche du service et aux résultats favorables de l'exploitation.

Art. 4. — Les fonctionnaires et agents appartenant au cadre permanent du ministère des travaux publics qui seront employés sur la ligne seront considérés comme étant en service détaché.

Les autres agents, à l'exception du caissier, seront nommés par le préfet du département, sur la proposition de l'ingénieur en

chef administrateur. Ils ne seront considérés que temporairement comme agents de l'État.

Art. 5. — Un caissier, nommé par le Ministre des travaux publics avec l'agrément du Ministre des finances, sera chargé de centraliser les recettes et d'acquitter les dépenses assignées sur sa caisse par des ordonnances de l'ingénieur en chef. Il sera justiciable de la Cour des Comptes. Il devra verser au Trésor public un cautionnement en numéraire, dont le montant sera déterminé par une décision du Ministre des travaux publics.

Art. 6. — Les agents appelés à remplir les fonctions de chef de gare et à percevoir les produits de l'exploitation fourniront un cautionnement dont la nature ou la quotité seront déterminées par le Ministre des travaux publics. Ils n'acquitteront aucune dépense sans avis d'ordonnance de l'ingénieur en chef, visé par le caissier. Toutefois l'ingénieur en chef pourra les autoriser à prélever sur leurs caisses les sommes nécessaires au payement des détaxes, transactions, menues dépenses et autres frais urgents, à la charge d'en obtenir l'ordonnancement, au moins tous les mois, sur la présentation de bordereaux dûment certifiés et appuyés, quand il y aura lieu, de pièces justificatives.

Art. 7. — Le budget annuel de l'exploitation, comprenant les prévisions des recettes et les crédits nécessaires aux dépenses, est établi par l'ingénieur en chef administrateur et soumis à l'approbation du Ministre des travaux publics trois mois au moins avant l'ouverture de l'exercice.

Le Ministre ouvre, sur la demande du même ingénieur en chef, les crédits supplémentaires ou extraordinaires et arrête les articles additionnels correspondant aux restes à recouvrer ou à payer des exercices clos.

La nomenclature des recettes et celle des dépenses seront conformes à celles qui sont adoptées sur le réseau de l'État.

Le service des approvisionnements des magasins est assuré au moyen d'un fonds de roulement dont un arrêté du Ministre des travaux publics détermine l'importance et qui est prélevé sur les crédits ouverts par les Chambres.

Art. 8. — La comptabilité de l'ingénieur en chef administrateur sera conforme aux règles en vigueur pour le service des ponts et chaussées.

Un agent sera spécialement désigné pour centraliser auprès de l'ingénieur en chef toutes les écritures de la comptabilité de la régie (recettes, dépenses, écriture d'ordre et de contrôle).

La comptabilité du caissier et des chefs de gare sera tenue en

partie double; la forme des registres et autres pièces de comptabilité sera déterminée par le Ministre des travaux publics, de concert avec le Ministre des finances.

Les chefs de gare feront parvenir chaque jour au caissier les produits qu'ils auront encaissés la veille, sauf déduction des prélèvements prévus à l'article 6.

Ces produits seront inscrits, au moyen d'un bulletin adressé par les chefs de gare à l'ingénieur en chef administrateur, sur le livre de comptabilité de ce chef de service.

Sur l'ordre de l'Ingénieur en chef, les sommes qui excéderaient les besoins du service seront versées par le caissier entre les mains du trésorier-payeur général du département.

Art. 9. — Le caissier sera responsable des recouvrements qu'il opérera directement, ainsi que des sommes qui lui seront versées par les chefs de gare, au vu des états de produits arrêtés par l'ingénieur en chef. Il sera également responsable des payements effectués par lui directement ou, sur son visa, par les chefs de gare, conformément aux dispositions de l'article 6.

Il sera soumis, de même que les chefs gare, aux vérifications de l'inspection générale des finances.

Art. 10. — Le contrôle de l'État s'exercera sur la ligne, conformément à l'ordonnance du 15 novembre 1846, par les fonctionnaires et agents chargés du contrôle du réseau Paris-Lyon-Méditerranée.

Le compte de l'administration de la ligne, dressé par l'ingénieur en chef dans le mois qui suit l'expiration de l'exercice, est soumis à la commission de vérification des comptes instituée par le décret du 8 novembre 1889.

(N° 310)

[21 juillet 1898]

Décret déclarant d'utilité publique la substitution à M. Mandement de la société anonyme du chemin de fer d'intérêt local de Toulouse à Boulogne-sur-Gesse.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est approuvée la substitution à M. Mandement (Félix) de la société anonyme dite « Compagnie du chemin de fer d'intérêt local de Toulouse à Boulogne-sur-Gesse avec embranchement de Fonsorbes à Sainte-Foy-de-Peyrolières, par Saint-Lys », comme concessionnaire de la ligne d'intérêt local dont l'établissement, dans les départements de la Haute-Garonne et du Gers, a été déclaré d'utilité publique par la loi du 14 avril 1896.

Art. 2. — Il est interdit, sous peine de déchéance, à la compagnie du chemin de fer d'intérêt local de Toulouse à Boulogne-sur-Gesse avec embranchement de Fonsorbes à Sainte-Foy-de-Peyrolières, par Saint-Lys, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction et l'exploitation du chemin de fer d'intérêt local mentionné à l'article 1er, sans y avoir été préalablement autorisée par décret rendu en conseil d'État.

(N° 311)

[21 juillet 1898]

Décret relatif aux travaux d'exhaussement des digues de défense de la côte de l'Aiguillon-sur-Mer (Vendée).

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Il sera procédé à l'exécution des travaux d'exhaussement des digues de défense de la côte de l'Aiguillon-sur-Mer (Vendée), conformément aux dispositions générales du projet ci-dessus visé et à l'avis, également susvisé, du conseil général des ponts et chaussées.

Art. 2. — Il est pris acte de l'engagement souscrit par le syndicat de défense de la côte de l'Aiguillon-sur-Mer, ainsi qu'il résulte de la délibération de la commission syndicale du 7 sep-

tembre 1897, de fournir un subside de 66.500 francs pour l'exécution des travaux.

Ce subside sera versé dans les caisses du Trésor par acomptes successifs, au fur et à mesure des besoins des travaux. L'importance de chaque versement partiel et l'époque à laquelle il devra être effectué seront déterminées par le Ministre des travaux publics.

Art. 3. — Le surplus de la dépense, évalué à 199.500 francs, sera prélevé sur les ressources inscrites à la 2e section du budget du ministère des travaux publics, pour l'amélioration des ports maritimes.

(N° 312)

[21 juillet 1898]

Décret approuvant la substitution à M. Jeancard de la société anonyme dite « Compagnie des chemins de fer économiques du Sud-Est », comme rétrocessionnaire du réseau de tramways du département de l'Ain.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est approuvée la substitution à M. Jeancard de la société anonyme dite « Compagnie des chemins de fer économiques du Sud-Est » comme rétrocessionnaire du réseau de tramway dont l'établissement, dans le département de l'Ain, a été déclaré d'utilité publique par décret du 25 juillet 1894.

Art. 2. — Il est interdit à la compagnie des chemins de fer économiques du Sud-Est, sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction ou l'exploitation du réseau de tramways mentionné à l'article 1er, sans y être préalablement autorisée par décret rendu en conseil d'État.

(N° 313)

[21 juillet 1898]

Décret approuvant la substitution à M. Mandement de la société anonyme dite « Compagnie du chemin de fer d'intérêt local de Toulouse à Boulogne-sur-Gesse » comme concessionnaire de la ligne d'intérêt local, dans les départements du Gers et de la Haute-Garonne, déclarée d'utilité publique par la loi du 14 avril 1896.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est approuvée la substitution à M. Mandement (Félix) de la société anonyme dite « Compagnie du chemin de fer d'intérêt local de Toulouse à Boulogne-sur-Gesse, avec embranchement de Fonsorbes à Sainte-Foy-de-Peyrolières, par Saint-Lys », comme concessionnaire de la ligne d'intérêt local dont l'établissement, dans les départements de la Haute-Garonne et du Gers, a été déclaré d'utilité publique par la loi du 14 avril 1896.

Art. 2. — Il est interdit, sous peine de déchéance, à la compagnie du chemin de fer d'intérêt local de Toulouse à Boulogne-sur-Gesse, avec embranchement de Fonsorbes à Sainte-Foy-de Peyrolières, par Saint-Lys, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction et l'exploitation du chemin de fer d'intérêt local mentionné à l'article 1er, sans y avoir été préalablement autorisée par décret rendu en conseil d'État.

(N° 314)

[21 juillet 1898]

Décret autorisant les travaux d'allongement de la forme de radoub n° 1 au port de Saint-Nazaire.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Sont autorisés les travaux d'allongement de la forme de radoub n° 1, au port de Saint-Nazaire, conformément aux dispositions générales de l'avant-projet ci-dessus visé, en date du 24 août 1897, et à l'avis, également ci-dessus visé, du conseil général des ponts et chaussées.

Art. 2. — La dépense, évaluée à 330.000 francs, sera prélevée sur les ressources annuellement inscrites à la 2e section du budget du ministère des travaux publics pour l'amélioration et l'extension des ports maritimes.

(N° 315)

[21 juillet 1898]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'une ligne de tramway entre Biskra et la Fontaine-Chaude (département de Constantine).

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des travaux publics et la proposition du gouverneur général de l'Algérie,

. . . .

Le conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, sur

le territoire de la commune de Biskra (département de Constantine), suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'une ligne de tramway à traction de chevaux, destinée au transport des voyageurs entre Biskra et la Fontaine-Chaude et entre la gare de Biskra et le vieux fort Turc (ancienne Casbah).

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans le délai d'un an à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — La commune de Biskra est autorisée à pourvoir à la construction et à l'exploitation de la ligne de tramway dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée, les 12-17 mai 1897, entre le maire de Biskra, au nom de la commune, et la compagnie de Biskra et de l'Oued-Rirh, pour la concession du tramway susmentionné, conformément aux conditions du cahier des charges annexé à cette convention.

Ladite convention, ainsi que le cahier des charges et le plan d'ensemble ci-dessus visés, resteront annexés au présent décret.

CONVENTION.

Art. 1er. — La commune de Biskra, représentée par son maire, concède à la compagnie de Biskra et de l'Oued-Rirh, qui accepte, la construction et l'exploitation de la ligne à voie de 60 centimètres de largeur, destinée à relier Biskra à la Fontaine-Chaude et la gare de Biskra au vieux fort Turc.

Cette concession est faite pour l'application de l'exécution du bail passé entre la commune de Biskra et la compagnie de Biskra et de l'Oued-Rirh à la date du 8 juin 1891, approuvé par le préfet de Constantine à la date du 31 juillet 1891.

Art. 2. — La présente concession est faite aux termes et conditions du cahier des charges ci-annexé, à l'exécution desquelles le concessionnaire déclare s'engager.

Ce cahier des charges est conforme au cahier des charges-type approuvé par le décret du 6 août 1881, sauf les articles 20, 24, 25, 26, 27, 30, 31, 33, 34, 38 qui ont été supprimés, et les articles 4, 6, 7, 8, 11, 16, 18, 21, 23, 28, 29, qui ont été modifiés.

Art. 3. — La commune de Biskra n'accorde à cette entreprise aucune garantie d'intérêt ni subvention quelconque.

Art. 4. — Le concessionnaire s'engage à acquitter les frais de timbre, d'enregistrement et d'expédition, ainsi que tous autres frais accessoires auxquels pourraient donner lieu la présente convention et le cahier des charges qui y est annexé.

Biskra, le 12 mai 1897.
Vu et approuvé, par procuration de la compagnie de Biskra et de l'Oued-Rirh.

CAHIER DES CHARGES (*).

. . . .

(N° 316)

[22 juillet 1898]

Decret déclarant d'utilite publique les travaux d'allongement d'une forme de radoub, au port du Havre.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Sont déclarés d'utilité publique les travaux d'allongement de la forme de radoub n° 4 du port du Havre (Seine-Inférieure), conformément aux dispositions générales de l'avant-projet ci-dessus visé et aux avis également ci-dessus visés du conseil général des ponts et chaussées.

Art. 2. — La dépense, évaluée à 1.400.000 francs, sera imputée sur les ressources annuellement inscrites à la 2e section du budget du ministère des travaux publics, pour l'amélioration des ports maritimes.

(*) Pour le cahier des charges, voir *Ann.* 1892, p. 292 ; et *Journal officiel* du 28 juillet 1898.

(N° 317)

[22 juillet 1898]

Décret relatif aux travaux de restauration de l'estacade Est de la jetée du Nord au port du Havre.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Sont autorisés les travaux de restauration de l'estacade Est de la jetée du Nord au port du Havre (Seine-Inférieure), conformément aux dispositions générales du projet ci-dessus visé, et à l'avis, également ci-dessus visé, du conseil général des ponts et chaussées.

Art. 2. — La dépense de ces travaux, évaluée à 95.000 francs, sera imputée sur les fonds inscrits annuellement à la 2e section du budget du ministère des travaux publics pour l'amélioration et l'extension des ports maritimes.

(N° 318)

[31 juillet 1898]

Décret approuvant la substitution à M. Durand, de la compagnie de tramway électrique de Lyon-Croix-Rousse à Caluire comme concessionnaire du tramway de Lyon-Croix-Rousse à Caluire.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est approuvée la substitution à M. Durand de la

société anonyme dite « Compagnie du tramway électrique de Lyon-Croix-Rousse à Caluire » comme concessionnaire du tramway dont l'établissement, dans le département du Rhône, a été déclaré d'utilité publique par le décret susvisé du 11 septembre 1896.

Art. 2. — Il est interdit à la compagnie du tramway électrique de Lyon-Croix-Rousse à Caluire, sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une entreprise autre que la construction ou l'exploitation du tramway mentionné à l'article 1er, sans y avoir été préalablement autorisée par décret délibéré en conseil d'État.

(N° 319)

[31 juillet 1898]

Décret portant modifications au décret du 6 août 1881 sur l'établissement et l'exploitation des voies ferrées sur le sol des voies publiques et au cahier des charges-type.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

Le conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Les alinéas 1, 2 et 6 de l'article 61 du cahier des charges-type pour la concession des chemins de fer d'intérêt local, approuvé par le décret du 6 août 1881, sont complétés comme il suit :

§ 1er. — Le concessionnaire sera tenu de s'entendre avec tout propriétaire de « carrières », de mines ou d'usines, avec « tout propriétaire ou concessionnaire de magasins généraux et avec tout concessionnaire de l'outillage des ports maritimes ou de navigation intérieure », qui, offrant de se soumettre aux conditions prescrites ci-après, demanderaient un embranchement ; à défaut d'accord, le préfet statuera sur la demande, le concessionnaire entendu.

§ 2. — Les embranchements seront construits aux frais des propriétaires de « carrières », de mines et d'usines, « des propriétaires ou concessionnaires de magasins généraux ou des

concessionnaires de l'outillage des ports maritimes ou de navigation intérieure » et de manière qu'il ne résulte de leur établissement aucune entrave à la circulation générale, aucune cause d'avarie pour le matériel, ni aucuns frais particuliers pour la compagnie.

§ 6. — Le concessionnaire sera tenu d'envoyer ses wagons sur tous les embranchements autorisés destinés à faire communiquer des établissements de « carrières », de mines ou d'usines, « de magasins généraux ou d'outillage des ports maritimes ou de navigation intérieure » avec la ligne principale du chemin de fer.

(N° 320)

[31 juillet 1898]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans la ville de Tourcoing, d'une ligne de tramway de la rue de Gand-au-Pont-de-Neuville.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans la ville de Tourcoing, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'une ligne de tramway, à traction électrique, destinée au transport des voyageurs, dans la rue de Gand (route départementale n° 14) et aboutissant au lieu dit le Pont-de-Neuville.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans le délai de deux ans à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — La ville de Tourcoing est autorisée à pourvoir à la construction et à l'exploitation de la ligne de tramway dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges annexé au décret du 28 avril 1894 ci-dessus visé.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée les 2 et 5 juillet 1898, entre le maire de Tourcoing, au nom de la ville, et la Compagnie nouvelle des tramways de Roubaix et Tourcoing, pour la rétrocession du tramway susmentionné, conformément aux conditions du cahier des charges annexé au décret du 28 avril 1894.

Ladite convention ainsi que le plan d'ensemble ci-dessus visé resteront annexés au présent décret.

Art. 4. — Il est interdit à la Compagnie nouvelle des tramways de Roubaix et Tourcoing, sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction ou l'exploitation des lignes de tramways qui lui sont rétrocédées, sans y avoir été préalablement autorisée par décret délibéré en conseil d'État.

CONVENTION.

Les soussignés,

M. Désiré d'Estouvelles, directeur honoraire au ministère de la guerre, commandeur de la Légion d'honneur, agissant en qualité de président du conseil d'administration de la Compagnie nouvelle des tramways de Roubaix et Tourcoing et en vertu d'une délibération du conseil d'administration de la compagnie, en date du 28 juin 1898, dont un extrait demeurera annexé aux présentes,

D'une part;

Et M. Michel-Victor Hassebroucq, officier de la Légion d'honneur, maire de la ville de Tourcoing, agissant en cette qualité pour le compte de ladite ville, autorisé à cet effet par délibération du conseil municipal, en date du 1er juillet 1898, sous réserve de l'approbation de l'autorité supérieure,

D'autre part;

Afin de se conformer aux prescriptions de M. le Ministre des travaux publics, contenues en sa lettre à M. le préfet du Nord, en date du 10 juin 1898, déclarent remplacer la convention intervenue entre eux, ès qualités, les 31 octobre et 3 novembre 1896, par le traité suivant :

Préalablement à l'objet des présentes, les soussignés ont exposé ce qui suit :

En vertu d'un décret en date du 28 avril 1894, la ville de Tourcoing est concessionnaire d'un réseau de tramways avec durée jusqu'au 3 décembre 1920, aux conditions du cahier des charges annexé audit décret.

Aux termes des conventions intervenues les 26 et 31 octobre 1893, approuvées par le même décret, la Compagnie nouvelle des tramways

de Roubaix et Tourcoing est rétrocessionnaire dudit réseau pour une période qui prendra fin le 3 décembre 1903.

La ville de Tourcoing ayant témoigné le désir d'étendre son réseau de tramways par l'établissement d'une ligne destinée à desservir la rue du Gand (route départementale n° 14) jusqu'à l'endroit dit le Pont-de-Neuville, il est intervenu entre les parties le traité suivant :

Art. 1er. — La ville de Tourcoing fera les diligences nécessaires à l'effet d'obtenir l'extension de sa concession par l'adjonction et l'établissement de la nouvelle ligne projetée.

Cette nouvelle ligne partira du point de réunion des lignes actuelles, Grande-Place ; elle suivra la rue de l'Hôtel-de-Ville, la rue Nationale, la rue Saint-Jacques (route départementale n° 14), la place Saint-Jacques (*id.*) et la rue de Gand (*id.*) jusqu'à l'endroit dit Pont-de-Neuville.

Art. 2. — Pour le cas où cette concession serait obtenue, la ville s'engagerait, dès à présent, à en faire la rétrocession à ladite compagnie.

M. d'Estouvelles, ès qualité qu'il agit, déclarant, de son côté, obliger ladite compagnie à l'accepter, et ce pour une durée égale à celle de la rétrocession des lignes actuelles, soit jusqu'à ladite date du 3 décembre 1905 et aux conditions suivantes :

Afin de faciliter à la ville les moyens de solliciter et poursuivre la concession qu'elle désire obtenir, la compagnie nouvelle devra lui fournir, sans aucune rétribution, les plans, dessins, devis, mémoires et documents nécessaires à cet effet, et ce dans le délai d'un mois à partir de ce jour (*).

Aussitôt la concession obtenue, la compagnie se chargera de la construction de la voie et des installations nécessaires pour en permettre l'exploitation par traction électrique et fil conducteur aérien de la même manière que sur les lignes actuellement en exploitation ; le tout sous la condition que la ville lui en remboursera la dépense dans le délai d'un mois à partir du jour de la mise en exploitation de la nouvelle ligne et après que les ingénieurs du contrôle auront constaté que les travaux sont en état de réception provisoire.

Ces dépenses se composent comme suit :

1° La voie courante, sur chaussée pavée, en rails Broca, en acier du poids de 36 kilogrammes au mètre, sans autre fourniture de pavés que celle des boutisses nécessaires pour les raccords, sera comptée à raison de 30 francs le mètre courant ;

2° Les appareils de changement de voie et évitements seront comptés à raison de 572 fr. 75 l'un, mis en place ;

3° La ligne aérienne composée d'un fil de trolley en cuivre de haute conductibilité, ayant 8mm,25 de diamètre, et des fils transversaux en

---

(*) Il va de soi qu'il faut entendre ici le jour de la signature de la convention des 31 octobre et 3 novembre 1896, que celle-ci est destinée à remplacer.

acier destinés à soutenir le fil de trolley, seront comptés à raison de 3 fr. 80 le mètre courant mis en place.

4° Les poteaux ou rosaces destinés à soutenir les fils transversaux seront payés, chacun, mis en place, savoir :

Les poteaux en bois, à raison de 40 francs ;

Ceux en acier tubulaire avec garniture en fonte, à raison de 275 francs ;

Les rosaces en fonte, à raison de 10 fr. 35.

Des rosaces seront placées partout où cela sera reconnu possible.

La ville déterminera elle-même les endroits où il y aura lieu de poser des poteaux en bois ou en acier.

Les appareils d'aiguillage aériens, mis en place, seront payés à raison de 32 fr. 50.

La nouvelle ligne devant emprunter, dans son parcours, une partie de la ligne n° 1 du réseau actuel, il est entendu, pour autant que de besoin, que le mesurage des voies et des installations aériennes se fera seulement à partir de l'extrémité extérieure de l'aiguillage qui détachera la ligne nouvelle de la ligne existante sur laquelle elle s'embranchera.

Art. 3. — La compagnie fera, à ses frais, risques et périls, sans subvention ni garantie, mais aussi sans aucune redevance envers la ville que celles fixées aux articles 18 et 23 du traité de rétrocession des 26 et 31 octobre 1873 ci-dessus rappelé, pendant toute la durée de ladite rétrocession, l'exploitation de la nouvelle ligne, au moyen de moteurs électriques avec courant et par câbles aériens, la compagnie prenant à sa charge la fourniture, sans répétition, des voitures et du matériel nécessaires pour assurer le service, lequel devra avoir lieu de quinze en quinze minutes en moyenne, correspondant à cinquante-cinq départs dans chaque sens.

En ce qui concerne les tarifs, la ligne sera divisée en deux sections, et les prix à appliquer seront les suivants :

PARCOURS		1re CLASSE			2e CLASSE		
		Prix de péage	Prix de transport	Prix total	Prix de péage	Prix de transport	Prix total
Ligne n° 6. Grande-Place de Tourcoing au pont de Neuville par la rue du Gand.	Rue Arago........	0f 10	0f 05	0f 15	0f 06	0f 04	0f 10
	Terminus provisoire ou terminus définitif prévu par l'article 5 de la convention......	0 13	0 07	0 20	0 10	0 05	0 15

Conformément à l'article 23 du cahier des charges, la taxe pour les parcours intermédiaires, c'est-à-dire ceux qui sont compris entre deux

stationnements ou d'un stationnement au stationnement suivant, ne pourra être supérieure à 15 centimes en 1re classe et 10 centimes en 2e classe; pour chaque section suivante, il sera perçu, pour les deux classes, un supplément de 5 centimes par chaque section totale ou partielle.

Les voyageurs qui, venant d'une ligne, continueraient par le plus prochain départ sur une ou plusieurs lignes en communication immédiate, auront droit au parcours supplémentaire moyennant une surtaxe de 5 centimes pour chaque section totale ou partielle parcourue sur les autres lignes.

Toutes les autres stipulations dudit article seront d'ailleurs applicables à cette ligne, à l'exception des tarifs des diverses lignes.

Les prix d'abonnements fixés sous l'article 23 *bis* s'appliqueront à la ligne nouvelle dont il s'agit sans modifications.

Art. 4. — La compagnie prendra à sa charge l'entretien de la voie et du pavage dans la limite indiquée au cahier des charges existant, ainsi que l'entretien des installations aériennes, compris poteaux, rosaces et accessoires destinés à transporter le courant électrique nécessaire pour la traction des voitures, et elle devra remettre le tout en bon état à l'expiration de la rétrocession.

Toutes les conditions du cahier des charges et de la rétrocession applicables au réseau actuel seront d'ailleurs appliquées à la nouvelle ligne.

Le cautionnement versé par la compagnie pour les lignes actuelles sera également applicable.

Il est bien entendu que la compagnie demeurera propriétaire, à la fin de la rétrocession, des voitures, moteurs et accessoires concernant uniquement le matériel roulant fourni par elle, dont la ville ne ferait pas le remboursement à dire d'experts, conformément à l'article 25 de la rétrocession.

Art. 5. — Dans le cas où la ville jugerait à propos d'étendre la nouvelle ligne dans le chemin vicinal n° 2, en prolongement, sur une longueur d'environ 300 mètres à partir de la route départementale n° 14 avec adjonction d'une rue nouvelle d'environ 120 mètres à partir dudit chemin, la compagnie serait tenue d'installer ce supplément de ligne, aux conditions de remboursement indiquées ci-dessus, et de l'exploiter également aux mêmes conditions, tout ce qui est ci-dessus stipulé pour la première partie de la ligne devenant applicable à ce supplément lui-même, comme si le tout n'avait fait, dès l'origine, que constituer une seule ligne.

Toutefois la compagnie ne serait plus tenue auxdites obligations, si la demande lui en était faite après un délai de deux ans à partir de ce jour (*).

(*) Il va de soi qu'il faut entendre ici le jour de la signature de la convention des 31 octobre et 3 novembre 1896, que celle-ci est destinée à remplacer.

Art. 6. — Les droits de timbre et d'enregistrement à résulter du présent et de tous actes à intervenir pour la réalisation de tout ce qui précède seront à la charge de la compagnie.

Art. 7. — Les présentes remplacent et annulent la convention précitée des 31 octobre et 3 novembre 1896.

Fait double à Tourcoing, le 2 juillet 1898, pour le maire de Tourcoing, et à Paris, le 5 des mêmes mois et an, pour la compagnie.

PERSONNEL.

(N° 321)

I. — INGÉNIEURS.

1° DÉCORATIONS.

Décret du 29 *décembre* 1898. — Sont promus ou nommés dans l'Ordre national de la Légion d'Honneur (sur la proposition du Ministre de la Guerre), savoir:

Au grade d'Officier :

MM. **Denis** (Ernest), **Thoux**, } Ingénieurs en chef de 1re classe;

Au grade de Chevalier :

M. **Gilliot**, Ingénieur ordinaire de 1re classe.

Décret du 30 *décembre*. — Sont promus ou nommés dans l'Ordre national de la Légion d'Honneur, savoir :

Au grade d'Officier :

MM. **Aubé** (Émile), **Petit** (Jules), } Ingénieurs en chef de 1re classe;

Au grade de Chevalier :

MM. **Nanot** (Georges), **Lauriol** (Léon), **Sittler** (Prospère), **Sentilhes** (Théophile), **Babin** (Charles), **Drogue** (François), **Ducrocq** (Théophile), } Ingénieurs ordinaires de 1re classe.

Cointe, Sous-Ingénieur.

Décret du 30 *décembre* 1898. — M. **Godard** (Louis), Ingénieur ordinaire de 1[re] classe, est nommé Chevalier de l'Ordre national de la Légion d'Honneur.

2° NOMINATIONS.

Arrêté du 25 *novembre* 1898. — Sont nommés Sous-Ingénieurs, les Conducteurs principaux faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire dont les noms suivent :

Pour prendre rang à dater du 16 novembre 1898 :

M. **Dubois** (Blaise), service ordinaire du département de la Haute-Vienne;

Pour prendre rang à dater du 1[er] décembre 1898 :

MM. **Labussière** (Aimé), service ordinaire du département de la Vienne;

Vinay (Laurent), service ordinaire du département du Cantal.

3° SERVICE DÉTACHÉ.

Arrêté du 15 *décembre* 1898. — M. **Mazerolle**, Ingénieur ordinaire de 3[e] classe, détaché au service des Travaux hydrauliques du port militaire de Rochefort, est mis à la disposition du Ministre de l'Agriculture, pour remplir les fonctions de Secrétaire de la Commission de l'Hydraulique agricole et d'Adjoint à la Direction de ce service, en remplacement de M. **Tinardon.**

M. **Mazerolle** continue d'être placé dans la situation de service détaché.

4° CONGÉ ILLIMITÉ.

Arrêté du 22 *novembre* 1898. — M. **Paul** (Jean), Ingénieur ordinaire de 2[e] classe, attaché au service maritime du département de la Gironde, est mis, sur sa demande, en congé illimité et autorisé à entrer au service de la Compagnie des chemins de fer du Midi.

L'emploi occupé par M. **Paul** est supprimé.

5° DISPONIBILITÉ.

Arrêté du 13 *décembre* 1898. — M. **Heurtault**, Ingénieur ordinaire de 1[re] classe, attaché au service ordinaire et maritime du

département du Calvados, est mis en disponibilité, avec deux tiers de son traitement, pour défaut d'emploi.

6° RETRAITES.

	Date d'exécution.
M. **Bachèlerie** (Antoine), Sous-Ingénieur........	14 déc. 1898
Il est d'ailleurs maintenu en activité jusqu'à la liquidation de sa pension....................	
M. **Barthaud** (Jean), Sous-Ingénieur...........	1er janv. 1899
M. **Gay**, Inspecteur Général de 1re classe, Directeur de l'École nationale des Ponts et Chaussées.	1er juin 1898

7° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Jundt** (Frédéric), Inspecteur Général honoraire, en retraite...............................	20 nov. 1899

8° DÉCISIONS DIVERSES.

Arrêté du 22 novembre 1898. — Le service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Laroche à Saint-Florentin compris dans le 2e arrondissement (M. **N...**, Ingénieur ordinaire à Auxerre) du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en chef **Callon** est réuni au 1er arrondissement du même service (M. **Breuillé**, Ingénieur ordinaire à Auxerre).

Arrêté du 25 novembre. — M. **Deloche**, Inspecteur Général de 2e classe, est nommé membre de la Commission des Routes nationales, en remplacement de M. **Lechalas** dont la démission est acceptée.

Arrêté du 29 novembre. — M. **Le Secq Destournelles**, Ingénieur en Chef de 2e classe, chargé du service ordinaire du département de Tarn-et-Garonne et du service de la navigation du Tarn, est chargé, en outre, du service des études et travaux du chemin de fer de Castelsarrasin à Beaumont, précédemment confié à M. l'Ingénieur en Chef du département de la Haute-Garonne.

Arrêté du 1er décembre. — La mission spéciale confiée à M. **Dupuy**, Inspecteur Général de 2e classe en retraite et ayant

pour objet d'examiner la manière dont se sont comportés les ouvrages métalliques construits jusqu'à ce jour, en France et dans les pays environnants, est supprimée.

Arrêté du 6 décembre 1898. — M. **Daudoux** (Jean), Conducteur principal, attaché au service ordinaire du département du Gers, est chargé, dans le département de l'Aveyron, de l'intérim des fonctions d'Ingénieur du service ordinaire de l'arrondissement de Villefranche et du 4e arrondissement du service de la navigation du Tarn, en remplacement de M. **Matet**, décédé.

Arrêté du 15 *décembre.* — M. **Lœwy**, Ingénieur ordinaire de 3e classe, en mission d'étude à l'étranger, est chargé, à la résidence de Lille, du 2e arrondissement du service des voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais et du 3e arrondissement du service hydrométrique des bassins de la Sambre, de l'Escaut et de l'Yser, en remplacement de M. **Pellé**, appelé à une autre destination.

Arrêté du 20 *décembre.* — Le Service du Contrôle de l'exploitation de la ligne de Pamiers à Limoux (section comprise entre Pamiers et Mirepoix) est rattaché, savoir :

1° Pour le Contrôle de la voie et des bâtiments :

Au 2e arrondissement d'Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées à Toulouse ;

2° Pour le Contrôle de l'exploitation technique ;

Au 2e arrondissement d'Ingénieur ordinaire des Mines à Toulouse ;

3° Pour le Contrôle de l'exploitation commerciale :

A la 2e circonscription d'Inspecteur particulier à Toulouse ;

4° Pour la surveillance administrative :

Au commissariat de Foix.

II. — CONDUCTEURS.

1° DÉCORATIONS.

Décret du 30 *décembre* 1898. — Sont nommés Chevaliers de l'Ordre national de la Légion d'Honneur :

MM. **Peynot**, **Benezeth**, **Lazerges** (Pierre), **Bienner** (Joseph), — Conducteurs principaux.

2° NOMINATIONS.

Sont nommés Conducteurs de 4e classe les candidats déclarés admissibles dont les noms suivent :

22 *novembre* 1898. — M. **Persuy** (Léon), Commis, Concours de 1895, — n° 49, Maine-et-Loire, service ordinaire.

Idem. — M. **Bouas** (Hippolyte), Commis, Concours de 1897, — n° 76, Basses-Pyrénées, service des études et travaux du chemin de fer d'Oloron à Bedous.

Idem. — M. **Faux** (Henri), Commis, Concours de 1897,— n° 103, Charente, service des études et travaux du chemin de fer de Ruffec à Exideuil.

2 *décembre.* — M. **Jean** (Henri), Commis, Concours de 1897, — n° 90, Constantine, service de la circonscription de Philippeville.

Il est placé dans la situation de service détaché.

6 *décembre.* — M. **Chirouze** (Alexis), Concours de 1884, — n° 12, service vicinal du département du Doubs.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

Idem. — M. **Pillod** (Louis), Doubs, service vicinal.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

10 *décembre.* — M. **Degola** (Joseph), Commis, Concours de 1897, — n° 80, Corse, service ordinaire.

3° AVANCEMENTS.

Arrêté du 18 *décembre* 1898. — Est élevé de 3.800 à 4.200 francs le traitement des Conducteurs principaux des Ponts et Chaussées ci-après nommés :

MM.

Batisse (Antoine)	Chemins de fer (M. **Soulié**)	Ch. de fer d'Orléans	Cantal.
Hatellier (Laurent)	Service ordinaire	1re Inspection	Seine.
Bresson (Charles)	Service municipal de Paris	Service municipal. En service détaché	Seine.
Jeagleux (Hector)	Services ordinaire et des chemins de fer	3e	Aisne.
Bosselet (Hippolyte)	Service municipal de Paris	Service municipal. En service détaché	Seine.
Bonnel (Julien)	Service ordinaire	Algérie	Oran.
Leon (Léopold)	Réseau P.-L.-M. (Voie et bâtiments)	P.-L.-M.	Yonne.
Delannoy (Auguste)	Service maritime	3e	Pas-de-Calais.
Vaneu (Antoine)	Service ordinaire	1re	Seine.
Lamiray (Alcide)	Navigation de la Loire (3e section)	13e	Loiret.
Bienner (Joseph)	Administration des chemins de fer de l'État	Chemins de fer de l'Etat. En service détaché	Seine.
Dardart (Émile)	Service ordinaire	1re	Seine.
Haeuw (Jules)	Service maritime	3e	Nord.
Peynot (Théophile)	Service ordinaire	1re	Seine.
Brulé (Eugène)	id.	14e	Loir-et-Cher.
Civoiset (Bernard)	Navigation du Rhône	7e	Rhône.
Vincens (Thomas)	Chemins de fer (M. **Strohl**)	Orléans	Gironde.
Moreau (Jules)	Navigation de la Seine (2e section)	1re	Seine-et-Oise.
Béquet (Aimé)	Chemins de fer (MM. **de Préaudeau** et **Mussat**)	Etat-Midi	Gironde.
Guillaud (Jean-Baptiste)	Service ordinaire	11e	Deux-Sèvres.
Gauthier (Honoré)	Service maritime	3e	Nord.
Tallet (Louis)	Réseau P.-L.-M. (Voie et bâtiments)	P.-L.-M	Isère.
Hermann (Charles)	Service ordinaire	4e	Vosges.
Lapeyruque (Adrien)	Navigation de la Seine (3e section)	2e	Seine.
Bénézeth (Louis)	Service maritime	8e	Bouches-du-Rhône.
Villaumé (Henri)	Direction du Contrôle d'Orléans	Orléans	Seine.
Raoul (Alexandre)	Service ordinaire	5e	Yonne.
Bonhoure (Pierre)	id.	9e	Haute-Garonne.
Leroy (Nicolas)	Réseau de l'Est (Voie et bâtiments)	Est	Seine.
Leduc (Charles)	Navigation de la Seine (2e section)	1re	Seine.
Debacker (Émile)	Service maritime	3e	Nord.
Raguet (Constant)	Circonscription de Constantine	Algérie	Constantine.

MM.

Lorgnier (Eugène)	Service maritime	3e Inspection	Pas-de-Calais.
Carpentier (Achille)	Service ordinaire	3e	Aisne.
Diruit (Alcide)	Voies navigables	3e	Nord.
Lazerges (Pierre)	Chemins de fer (MM. **Fontès** et **Mussat**)	Midi	Haute-Garonne.
Dupuis (Joseph)	Navigation de la Seine (3e section)	2e	Seine-et-Oise.
Raimbault (Charles)	Chemins de fer (M. **Callon**)	Orléans	Loiret.
Poulon (Romain)	Service ordinaire	1re	Seine.
Barbe (Vincent)	Réseau P.-L.-M. (Voie et bâtiments)	P.-L.-M.	Côte-d'Or.
Dunand (Jean-Baptiste)	Circonscription de Bône	Algérie	Constantine.
Galès (Eugène)	Services ordinaire et maritime	12e	Finistère.
Blondeau (Auguste)	Circonscription d'Alger-Ouest et chemins de fer	Algérie. Chemins de fer	Alger.
Buissière (Séraphin)	Études et travaux de chemins de fer (M. **Rivoire-Vicat**)	P.-L.-M.	Isère.
Brissaud (Alphonse)	Réseau du Midi (Voie et bâtiments)	Midi	Gironde.
Estingoy (Barthélemy)	Service ordinaire	10e	Haute-Garonne.
Morin (Louis)	Service municipal de Paris	Service municipal. En service détaché	Seine.
Bouillon (Paul)	Service maritime	12e	Finistère.
Chevennement (Victor)	Canal du Rhône au Rhin	5e	Doubs.
Quignon (Théodore)	Service municipal de la ville de Paris	Service municipal. En service détaché	Seine.
Renou (Félix)	Chemins de fer (M. **Faure**)	État-Orléans	Indre-et-Loire.
Mabilat (Maurice)	Chemins de fer (M. **Richou**)	Orléans	Indre.
Lefrou (Léonard)	Navigation de la Mayenne	13e	Mayenne.
Chavant (Alphonse)	Service ordinaire	6e	Loire.
Parant (Léon)	id.	6e	Ain.
Ravin (Théophile)	Chambre de Commerce de Calais.	3e En service détaché	Pas-de-Calais.
Boquel (Jean-Baptiste)	Réseau de l'Est (Voie et bâtiments)	Est	Meurthe-et-Moselle.
Devincet (François)	Services ordinaire et maritime	8e	Alpes-Maritimes.
Bordes (Louis)	Chemins de fer (M. **Fontès**)	Midi	Haute-Garonne.
Le Renard (Michel)	Service maritime	12e	Côtes-du-Nord.
Saignes (Adolphe)	id.	11e	Charente-Inférieure.
Dénœux (Jacques)	Service municipal de Paris	Service municipal. En service détaché	Seine.
Court (Pierre)	Service maritime	3e	Pas-de-Calais.
Fleury (Louis)	Navigation de la Seine (2e section)	1re	Seine.

Arrêté du 10 *décembre* 1898. — Est élevé de 3.400 à 3.800 francs le traitement des Conducteurs principaux des Ponts et Chaussées ci-après nommés :

MM.

Morel (Arsène)	Compagnie des chemins de fer de l'Ouest	Compagnie de l'Ouest. En congé illimité.	Seine-et-Oise.
Dédet (Auguste)	Société du canal de Saint-Dizier à Wassy	4e Inspection. En congé illimité	Haute-Marne.
Grandidier (Nicolas)	Directeur de la saline d'Einville-Maixe	4e. En congé illimité.	Meurthe-et-Moselle.
Michaud (Eugène)	Service ordinaire	7e	Haute-Savoie.
Gaudriot (Arthur)	id.	1re	Seine.
Lepage (Amédée)	id.	4e	Meuse.
Bouquillon (Théodule)	id.	3e	Ardennes.
Tanon-Pélissier (Aimé)	Réseau P.-L.-M. (Voie et bâtiments)	P.-L.-M	Isère.
Garnier (Adolphe)	Service ordinaire	4e	Vosges.
Troude (Pierre)	Service maritime	3e	Pas-de-Calais.
Collet (Louis)	Canal de la Marne au Rhin	4e	Meurthe-et-Moselle.
Dubois (Jean)	Service ordinaire	14e	Cher.
Lelong (Adolphe)	Navigation de la Seine (4e section)	2e	Seine-Inférieure.
Leprest (Gustave)	Service ordinaire	3e	Aisne.
Pellissier (Émile)	Circonscription de l'Est	Algérie. Chemins de fer algériens	Alger.
Dellestable (Amable)	Réseau du Midi (Voie et bâtiments)	Midi	Seine.
Lanzin (Laurent)	Navigation de la Garonne et canal latéral	10e. Midi	Lot-et-Garonne.
Soyer (Josias)	Navigation de la Loire (3e section)	13e	Loir-et-Cher.
Plusjaud (Georges)	Service maritime	10e	Gironde.
Griffon (Gustave)	id.	2e. Phares	Calvados.
Lachaise (Pierre)	Chemins de fer (M. **Draux**)	Orléans	Charente.
Jean (Adolphe)	Navigation de la Marne (M. **B. de Mas**)	1re	Aisne.
Fessol (Casimir)	Canal du Rhône au Rhin	5e	Doubs.
Guerrin (Alexandre)	Navigation du Rhône	7e. P.-L.-M	Rhône.
Bernard (Romain)	Circonscription de Constantine	Algérie. Chemins de fer algériens	Constantine.
Rottée (Émile)	Service ordinaire	1re	Seine.
Desperret (François)	Chemins de fer (M. **Baldy**)	Midi	Pyrénées-Orientales.
Colin (Octave)	Canal de l'Est (branche nord)	4e	Ardennes.
Barré (Louis)	Service ordinaire	3e	Nord.
Balland (Léon)	Service municipal de la ville de Paris	Service municipal. En service détaché	Seine-et-Oise.
Sayous (Jean)	Service ordinaire	11e	Deux-Sèvres.
Hugot (Augustin)	Réseau de l'Est (Voie et bâtiments).	Est. Contrôleur comptable	Seine.
Peyrieux (Jean)	Service ordinaire	9e. Faisant fonctions d'Ingénieur à Béziers	Hérault.

MM.

Bizet (Paul)	Service ordinaire	13e Inspection	Orne.
Broussous (Louis)	id.	9e	Lozère.
Clément (Achille)	Service central des Phares et balises	Phares	Seine.
Beauhaire (Édouard)	Réseau de l'État (Inspection de l'Exploitation technique)	État	Seine.
Martin (Théophile)	Services ordinaire, de navigation et chemins de fer	11e. État. Faisant fonctions d'Ingénieur à Niort	Deux-Sèvres.
Collot (Auguste)	Service ordinaire	5e	Haute-Saône.
Wallart (Edmond)	id.	8e	Var.
Gardie (Laurence)	id.	6e	Saône-et-Loire.
Roulier (Martin)	Navigation de l'Yonne	5e	Yonne.
Fleury (Émile)	Direction du Contrôle de l'Est (Archives centrales, voie et bât.)	Est	Seine.
Casteras (Hippolyte)	Chemins de fer (M. **Proszynski**)	Midi	Ariège.
Noirot (Ferdinand)	Navigation de la Saône	5e	Haute-Saône.
Besnard (Auguste)	Service ordinaire	13e	Sarthe.
Lavigne (Louis)	id.	6e	Ain.
Chevallier (Jules)	Service municipal de la ville de Paris	Service municipal. En service détaché	Seine.
Poux (Ernest)	Travaux publics de Tunisie	Étranger. En service détaché. Canal du Rhône au Rhin (Doubs), 1er janvier 1899	
Plateau (Charles)	Circonscription de l'Ouest	Algérie. Chemins de fer algériens	Alger.
Abadie (Brice)	Service ordinaire	9e. Disponibilité du 16 juin 1898; à la retraite	Gers.
Borgne (Désiré)	id.	2e	Oise.
Roussel (Charles)	Réseau d'Orléans (Voie et bâtiments)	Orléans	Seine.
Duvic (Hippolyte)	Canal de l'Est (branche sud)	4e	Vosges.
Chatenet (Charles)	Service municipal de la ville de Paris	Service municipal. En service détaché	Seine.
Morénas (Eugène)	Service ordinaire	7e	Vaucluse.
Greffe (Baptiste)	Service ordinaire et chemins de fer.	7e. P.-L.-M.	Drôme.
Bussière (Armand)	Chemins de fer (M. **Chastellier**)	Orléans	Dordogne.
Gillet (Octave)	id.	Orléans	Dordogne.
Bellavoine (François)	Service ordinaire	2e	Somme.
Dubret (Narcisse)	id.	5e. Faisant fonctions d'Ingénieur à Gray.	Haute-Saône.
Voyes (Charles)	Port de Marans (M. **Pettit**)	11e. État	Charente-Inférieure
Lemercier (Alfred)	Voies navigables	3e	Nord.
Mignan (Arsène)	Service maritime et chemins de fer (M. **du Boys**)	13e. Ouest, Phares	Manche.

MM.

Lamy (Georges)	Service ordinaire	1re Inspection	Seine.
Valadon (Félix)	id.	11e	Deux-Sèvres.
Haeuw (Ernest)	Service maritime	3e	Nord.

Ces dispositions auront leur effet à dater du 1er juillet 1898.

Arrêté du 19 *décembre* 1898. — Sont nommés Conducteurs principaux les Conducteurs des Ponts et Chaussées de 1re classe dont les noms suivent :

MM.

Chavanis	Navigation de la Loire (2e section)	14e Inspection. P.-L.-M	Loire.
Tillequin	Canal de Bourgogne	5e	Yonne.
Robin (Marcellin)	Chemins de fer (M. **Salle**)	État	Vendée.
Dubost (Eugène)	Service maritime	13e	Manche.
Bataille (Edmond)	Navigation de la Loire (4e section)	12e	Loire-Inférieure.
Duverne	Service ordinaire	6e	Saône-et-Loire.
Desroche	id.	6e	Saône-et-Loire.
Réol	id.	11e	Corrèze.
Blochet	Chemins de fer (M. **Faure**)	Orléans	Indre.
Javelot	Canal de l'Est (Branche nord)	4e	Ardennes.
Langard	Service ordinaire	13e	Mayenne.
Amann	Chemins de fer (M. **Jullien**)	Orléans	Haute-Vienne.
Baurens	Service ordinaire	9e	Gers.
Léger (Gustave)	Canal du Nivernais	5e	Yonne.
Budker (Henri)	Navigation de la Saône	5e	Saône-et-Loire.
Robert (René)	Service ordinaire et chemins de fer (M. **Soulié**)	9e. Chargé de l'intérim. Faisant fonctions d'ingénieur	Cantal.
Martin (Camille)	Service ordinaire	7e. Faisant fonctions d'Ingénieur	Hautes-Alpes.
Daumas	id.	12e. Faisant fonctions d'Ingénieur	Ille-et-Vilaine.
Gazin	id.	9e	Tarn-et-Garonne.
Paquier (Arthur)	id.	12e	Loire-Inférieure.
Delévaque	id.	3e	Pas-de-Calais.
Cussinet	id.	5e	Yonne.
Girard (Charles)	id.	11e	Vienne.
Morin (Eugène)	id.	12e	Côtes-du-Nord.
Brenner	id.	4e	Haute-Marne.
Labarre	id.	4e	Marne.
Créput	id.	6e	Ardèche.
Flambard	Navigation de la Seine (2e section)	1re	Seine.
Lebrun (Octave)	Service municipal de Paris	Service municipal. En service détaché	Seine.

MM.			
Favières	Service ordinaire.............	10e Inspection. Faisant fonctions d'Ingénieur..........	Lot-et-Garonne.
Verlaque...............	id.	8e................	Var.
Legendre (Émile).........	id.	1re................	Seine.
Lenoir..................	Navigation de la Loire (3e section).	13e................	Indre-et-Loire.
Gouvan..................	Service ordinaire.............	8e................	Basses-Alpes.
Reynès (Ernest)	Chemins de fer (M. **de Volontat**).	Midi..............	Aveyron.
Rochigneux.............	Service ordinaire.............	6e................	Loire.
Chenebault..............	id.	13e................	Eure-et-Loir.
Orticoni................	id.	8e................	Corse.
Beigbeder - Laberguisse	Chemins de fer (M. **Garreta**)...	Midi. Actuellement en congé	Basses-Pyrénées.
Buot....................	Service ordinaire.............	2e................	Calvados.
Sauvalle................	id.	2e................	Oise.
Barbe (Joseph)	id.	9e................	Gers.
Ponard (Jules)	Réseau P.-L.-M. (Voie et bâtiments).....................	P.-L.-M............	Doubs.
Ponteau (Camille).........	Service ordinaire.............	1re................	Seine-et-Marne.
Mars	id.	2e................	Oise.
Fontagné...............	Service ordinaire et chemins de fer (M. **Mussat**)...........	10e. Midi...........	Landes.
Feillon.................	Service ordinaire et contrôle du Midi	9e. Midi...........	Haute-Garonne.
Durand (Jean-Charles).....	Service ordinaire et chemins de fer (M. **Chastellier**)........	11e. Orléans........	Dordogne.
Grégoire (Louis)..........	Navigation de la Loire (3e section)	13e................	Loiret.
Prélat..................	Service ordinaire.............	5e................	Doubs.
Cramoisan (Guillaume)....	Service municipal de Paris.....	Service municipal. En service détaché...	Seine.
Martin (Isidore)	Travaux publics de Tunisie.....	Étranger. En service détaché..........	»
Musart..................	Service ordinaire.............	3e................	Pas-de-Calais.
Hospital................	Réseau de l'Est (Exploitation technique)..................	Est. Contrôleur-comptable	Seine.
Ursot...................	Service ordinaire.............	5e................	Côte-d'Or.
Fleury (Émile)...........	id.	12e................	Morbihan.
Bloquin.................	Travaux publics...............	Étranger. En service détaché..........	Tunisie.
Guillery	Service ordinaire.............	4e................	Haute-Marne.
Bernard (Edmond-Célestin).	Service municipal de Paris......	Service municipal. En service détaché...	Seine.
Roger (Louis)	Réseau de l'Ouest (lignes nouvelles)......................	Ouest. Contrôleur-comptable........	Seine.
Merle (Pierre)............	Navigation de la Dordogne.....	11e	Gironde.
Regouby................	Navigation de la Loire (2e section). Chemins de fer........	14e, 5e. P.-L.-M....	Nièvre.
Villaret.................	Service municipal de Grenoble..	7e. En service détaché	Isère.

MM.

Thévenin (Louis)	Navigation de la Saône	5e Inspection	Haute-Saône.
Boulanger (Louis-Edmond)	Chemins de fer (M. **Faure**)	Orléans	Indre.
Angeli (Édouard)	Service ordinaire	8e	Var.
Caillasou	id.	9e	Tarn-et-Garonne.
Bernard (Élisée)	Chemins de fer (M. **Le Cornec**).	Midi	Hérault.
Labastie	Service ordinaire	10e	Basses-Pyrénées.
Roche (Édouard)	Circonscription d'Alger (Est)	Algérie	Alger.
Séguin (Frédéric)	Chemins de fer (M. **Salle**)	État	Vendée.
Payan (Jules)	Service ordinaire	7e	Vaucluse.
Omond	id.	13e	Manche.
Buisson (Jules)	id.	7e	Isère.
Desgouttes (François)	Service ordinaire et navigation de l'Allier	14e	Allier.
Dousse	Service ordinaire et navigation de l'Allier	14e	Puy-de-Dôme.
Lionet	Navigation de la Loire (2e section)	14e	Loire.
Proux (Maurice)	Service ordinaire	14e	Loiret.
Cleenewerck	Service maritime	3e	Nord.
Mannoury	Service ordinaire	2e	Calvados.
Pigneret (Auguste)	Chemins de fer (M. **Le Cornec**).	Midi	Gard.
Baud (Constant)	Service ordinaire	6e	Jura.
Fafin	id.	13e	Orne.
Robineau (Louis)	id.	11e	Charente-Inférieure.
Guillard	Compagnie des chemins de fer de l'Ouest	Ouest. En congé illimité	Seine.
Guillemin (Pierre)	Service ordinaire	4e	Marne.
Ducos (Barthélemy)	Service maritime et chemins de fer Midi	10e. Midi	Gironde.
Miermont	Service ordinaire et navigation	11e	Dordogne.
Carrié	Service ordinaire	10e	Basses-Pyrénées.
Abadie (Hippolyte)	id.	9e	Hautes-Pyrénées.
Borne-Bonet	Compagnie universelle du canal de Suez	Étranger. En congé illimité	Hautes-Pyrénées.
Nicoulaux	Service ordinaire	11e	Vienne.
Decohorne	id.	7e	Vaucluse.
Philip (Joseph)	id.	8e	Bouches-du-Rhône.
Viollier	id.	8e	Var.
Floirac	Navigation du Lot	10e	Lot.
Deschamps (Émile)	Service ordinaire et navigation (M. **Cadart**)	4e	Haute-Marne.
Bouché (Pierre)	Navigation de la Garonne	Contrôle. Midi	Tarn-et-Garonne.
Sachot	Réseau de P.-L.-M. (Voie et bâtiments)	P.-L.-M	Seine.
Lelonge	Navigation de la Seine (2e section)	1re	Seine.
Gendre (François)	Navigation de la Garonne	Midi	Lot-et-Garonne.
Guillaume (Auguste)	Service ordinaire	14e	Loiret.
Héraud (Édouard)	id.	2e	Seine-Inférieure.

MM.

Puech (Eugène)...........	Service ordinaire..............	9e Inspection.......	Cantal.
François (Jules-Alexis)....	Réseaux Nord et Orléans (Voie et bâtiments)................	Nord, Orléans. Contrôleur-comptable.	Seine.
Trotet..................	Alger. Circonscription Ouest....	15e	Algérie.
Isoré..................	Navigation de la Seine (1re section, 1re division)...........	14e..............	Seine.
Conan..................	Service ordinaire..............	12e..............	Morbihan.
Goguelat..............	Canal du Centre..............	5e..............	Côte-d'Or.
Pasteur..............	Service ordinaire..............	3e. Faisant fonctions d'Ingénieur.......	Pas-de-Calais.
Barrère (Joseph)..........	Chemins de fer (M. **Draux**).....	Orléans..........	Puy-de-Dôme.
Bey..................	Canal de la Marne au Rhin.....	4e..............	Meurthe-et-Moselle.
Guilmart (Jean)..........	Service ordinaire..............	3e..............	Ardennes.
Bouron (Arthur)..........	id.	1re..............	Seine-et-Marne.
Gent..................	Navigation du Rhône et de la Saône. Traversée de Lyon et contrôle P.-L.-M............	7e. P.-L.-M........	Rhône.
Brossard (Louis)..........	Contrôle Ouest................	Ouest..............	Seine.
Dervieux..............	Service ordinaire et service maritime.....................	11e..............	Charente-Inférieure.
Ducastaing..............	Chemins de fer (M. **de Thélin**).	Midi..............	Hautes-Pyrénées.
Gaudry..............	Service ordinaire..............	13e..............	Sarthe.
Malhère..............	id.	13e..............	Mayenne.
Gannat (Jean-Louis)......	id.	14e..............	Allier.
Poisson (Arthur)..........	Service municipal de Mayenne...	13e. En service détaché..............	Mayenne.
Thomas (François)........	Service maritime (1re section)...	2e..............	Seine-Inférieure.
Laporte (Jean)..........	Service ordinaire..............	6e..............	Haute-Loire.
Lamare (Émile)..........	Service municipal de Paris......	Service municipal. En service détaché...	Seine.
Bailly (François)..........	id.	Service municipal. En service détaché...	Seine.
Caye (Henri)..............	id.	Service municipal. En service détaché...	Seine.
Ravin (Louis)............	Service maritime..............	3e. Phares.........	Pas-de-Calais.
Jabot..................	Service ordinaire..............	10e..............	Lot-et-Garonne
Bonnet (Germain)........	Canal du Midi................	Midi..............	Hérault.
Lamby..................	Service ordinaire..............	14e..............	Puy-de-Dôme.
Le Pley..............	id.	2e..............	Calvados.
Destouy..............	id.	3e..............	Aisne.
Leonetti (Antoine)........	id.	8e..............	Corse.
Fragues (Germain)........	Service maritime..............	10e..............	Basses-Pyrénées.
Labro (Lubin)............	Service ordinaire et navigation du Lot..................	10e..............	Lot.
Guillet (Pierre)..........	Réseaux État et Orléans (Exploitation technique)............	État, Orléans. Contrôleur-comptable.	Loire-Inférieure.
Didier (Laurent)..........	Service ordinaire..............	7e..............	Savoie.
Guilhot..............	Réseau P.-L.-M. (Voie et bâtiments)....................	P.-L.-M. Contrôleur-comptable........	Isère.

MM.			
Lion (Adrien)	Service maritime	8e Inspection	Bouches-du-Rhône.
Cabane (Jules)	Service ordinaire	9e	Gard.
Samin	id.	11e	Vienne.
Maire	id.	11e	Indre-et-Loire.
Jougla	Réseau d'Orléans (Exploitation technique)	Orléans	Seine.
Allongue	Service ordinaire	8e	Var.
Gaudot	Canal du Rhône au Rhin	5e	Jura.
Paviot (Théophile)	Service ordinaire et Loire (4e section)	12e	Loire-Inférieure.
Lauga	Service ordinaire et service maritime	10e	Landes.
Bernard (Justin)	Service ordinaire	4e	Vosges.
Desponge	Canal du Nivernais	5e	Nièvre.
Cachet	Contrôle P.-L.-M. (Voie et bâtiments)	P.-L.-M.	Rhône.
Seigné	Orléans (Voie et bâtiments)	Orléans	Seine.
Secq	Service municipal d'Armentières	3e. En service détaché	Nord.
Salomon (Émile)	Service ordinaire	5e	Doubs.
Lamare (Victor)	id.	13e	Mayenne.
Bazou	Canal du Nivernais	5e	Nièvre.
Amade (Adrien)	Service ordinaire	9e	Pyrénées-Orientales.
Pierre (Paul)	id.	4e	Haute-Marne.
Brugidou	id.	10e	Lot.
Prat (Bernard)	id.	10e	Basses-Pyrénées.
Chevallier (Édouard)	Service municipal de Cholet	13e. En service détaché	Maine-et-Loire.
Vial (Victor)	Navigation du Rhône	7e	Rhône.
Picaud (François)	Service maritime	12e	Loire-Inférieure.
Campagne	Service ordinaire	7e	Drôme.
Pirmery	id.	14e	Loiret.
Milon (François)	Service maritime	12e	Morbihan.
Lecourt (Joseph)	Canaux d'Orléans, de Briare et du Loing	14e	Seine-et-Marne.
Gardin	Service ordinaire	13e	Manche.
Fabre (Victor-Félix)	id.	9e	Cantal.
Trilhe	Chemins de fer (M. **Mussat**)	Midi	Landes.
Lubben	Service ordinaire	12e	Loire-Inférieure.
Lalanne (Dominique)	Service hydraulique	Agriculture. En service détaché	Hautes-Pyrénées.
Rebours	État (Exploitation technique)	État	Seine.
Viguier (Eugène)	Canal du Midi	Midi	Aude.
Raybaud (François)	Service ordinaire	8e	Var.
Delibes	Navigation du Tarn	9e	Tarn-et-Garonne.
Dubus	Service ordinaire	2e	Eure.
Noël (Alexandre)	Réseau P.-L.-M. (Voie et bâtiments)	P.-L.-M.	Seine.
Ollivier (Eugène)	Service de navigation (M. **Rousseau**)	12e	Côtes-du-Nord.

MM.

Degalle	Administration centrale. Division de la navigation	Administration centrale	Seine.
Fousse	Service ordinaire	1re Inspection	Seine-et-Oise.
Guilmart (Émile)	id.	4e	Meuse.
Susini	Chemins de fer	Contrôle des chemins de fer corses, etc.	Corse.
Fabre (Cyrille)	Navigation du Rhône	7e	Gard.
Lecat (Léon)	Service vicinal	3e. En service détaché	Nord.
Florentin (Alfred)	Réseau de l'Est (Voie et bâtiments)	Est	Aube.
Rodrigues (Louis)	Service ordinaire	10e	Landes.
Bruzon	id.	9e	Hautes-Pyrénées.
Dauboin	id.	2e	Oise.
Fanucci	Service ordinaire et service maritime	8e	Corse.
Balme	Navigation de la Saône	5e	Rhône.
Andrieu (Pierre)	Service détaché. Ville de Saint-Étienne	6e	Loire.
Dembinski	Service ordinaire	9e	Ariège.
Martin (Honoré)	id.	5e	Yonne.
Nicolas (Étienne)	Contrôle P.-L.-M. (Exploitation technique)	P.-L.-M	Hérault.
Lemelle	Service ordinaire	12e	Loire-Inférieure.
Kowalski	Navigation du Rhône	8e	Bouches-du-Rhône.
Christiany	Service ordinaire. Circonscription de Constantine	15e	Constantine.
Guilhermet	Service ordinaire	15e	Oran.
Delabarre	Service maritime (2e section)	2e	Seine-Inférieure.
Simon (Anatole)	Orléans (Exploitation technique)	Orléans	Haute-Vienne.
Drogo	Service municipal de Saint-Étienne	6e. En service détaché	Loire.
Séclin (Étienne)	Service ordinaire	14e	Loiret.
Eybert (Léon)	id.	9e	Aveyron.
Donet	Navigation de la Saône	5e	Ain.
Lagriffoul	Service ordinaire. Ouest	15e	Alger.
Chion	Service ordinaire	7e	Isère.
Gabaud	Service maritime	11e	Charente-Inférieure.
Vigne	Service ordinaire	11e	Corrèze.

Ces dispositions auront leur effet à dater du 1er juillet 1898.

Arrêté du 19 *décembre* 1898. — Sont élevés à la 1re classe de leur grade les Conducteurs des Ponts et Chaussées de 2e classe dont les noms suivent :

MM.

Lambert (Alfred)	Service municipal de la ville de Fécamp	2e Inspection. Service détaché	Seine-Inférieure.
Suchet	Service ordinaire	6e	Loire.
Delort	Réseau du Midi (Voie et bâtiments)	Midi	Haute-Garonne.
Harcq-Bourdette	Service municipal de Salies-de-Béarn	10e. Service détaché.	Basses-Pyrénées.
Platel	Service ordinaire	Algérie	Oran.
Menton	id.	8e	Bouches-du-Rhône.
Bouisset	Service municipal de St-Affrique.	9e. Service détaché.	Aveyron.
Rathe	Service ordinaire	4e	Vosges.
Cuny (Edouard)	Canal de la Marne au Rhin	4e	Meurthe-et-Moselle.
Dardy	Chemins de fer (M. **Renardier**).	Orléans	Loiret.
Alabrebis	Canal du Centre	5e	Saône-et-Loire.
Bonhoure (Alphonse)	Chemins de fer (M. **Strohl**)	État	Gironde.
Sordes	id. (M. **Baldy**)	Midi	Pyrénées-Orientales.
Henry (Théodore)	id. (M. **Le Cornec**).	Midi	Aveyron.
Morin (Édouard)	Navigation de la Loire (2e sect.)	14e	Loiret.
Estrade	Société méridionale d'électricité.	9e. Congé illimité	Aude.
Ladoucette	Service ordinaire	13e	Mayenne.
Jouvion	Chemins de fer (MM. **Berthet** et **Renardier**)	Orléans	Seine-et-Oise.
Barbachoux	Architecte voyer de Gien	14e. En service détaché	Loiret.
Crussard	Navigation de l'Yonne	5e	Yonne.
Metzner	id	5e	Yonne.
Doublier	Navigation de la Seine (2e sect.).	1re	Seine.
Préville	Service maritime	3e	Pas-de-Calais.
Petit (Clément)	id.	11e	Vendée.
Prestat (Victor)	Navigation de l'Aisne et canal des Ardennes	4e	Aisne.
Lauvray	Service ordinaire	11e	Vienne.
Langelier	id.	11e	Vienne.
Léotardi	id.	8e	Alpes-Maritimes.
Aliès (Baptiste)	Chemins de fer (M. **Mussat**)	Midi	Gers.
Gagnot	Navigation (M. **Cadart**)	4e	Haute-Marne.
Pronsacq	Service hydraulique	Agriculture. En service détaché	Gironde.
Rieumailhol	Service ordinaire	9e	Hautes-Pyrénées.
Hézard	id.	2e. Chargé de l'intérim des fonctions d'Ingénieur	Calvados.
Remy (Paul)	Société minière de Peñaroya (Espagne)	Étranger. Congé illimité	»
Carbasse	Réseau P.-L.-M. (Exploitation technique)	P.-L.-M. Contrôleur-comptable	Bouches-du-Rhône.
Ferney	Service ordinaire	1re	Seine-et-Oise.
Dethoor	Service municipal de Caudry	3e. En service détaché.	Nord.

MM.

Musseau	Service maritime	10e Inspection	Gironde.
Olivier (Jules)	Navigation entre la Belgique et Paris	3e	Nord.
Boirard	Service ordinaire	7e	Savoie.
Mercent	id.	7e	Hautes-Alpes.
Humbert (Henry)	id.	4e	Marne.
Verguet	Tramways du département du Jura	6e. Service détaché.	Jura.
Lelavandier	Service municipal de Paris	Service municipal. Service détaché	Seine.
Lamboley	Canal de Montbéliard à la Haute-Saône	5e	Haute-Saône.
Robin (Pierre)	Service ordinaire	12e	Finistère.
Jeannot (Auguste)	Service municipal de Besançon	5e. Service détaché.	Doubs.
Ané (Pierre)	Service ordinaire	9e	Aude.
Griveaud	id.	6e	Saône-et-Loire.
Roger (Albert)	id.	9e	Tarn.
Buignet (Constant)	Navigation de la Seine (4e sect.).	2e	Seine-Inférieure.
Maffré	Navigation de la Garonne	Midi	Lot-et-Garonne.
Tartary	Service municipal de Paris	Service municipal. Service détaché	Seine-et-Oise.
Vautier (Eugène)	Chemins de fer (M. **Harel de la Noë**)	État	Loir-et-Cher.
Ménard (Jean-Marie)	Service municipal de la ville de Nantes	12e. Service détaché.	Loire-Inférieure.
Léger (Alphonse)	Navigation de la Seine (2e sect.).	1re	Seine.
Desbarres	Service ordinaire	14e	Loir-et-Cher.
Jacquemin (Ch.)	Travaux publics de Tunisie	Etranger. Service détaché	»
Pelou	Service ordinaire	13e	Maine-et-Loire.
Rincé (Ferdinand)	Réseau de l'État (Voie et bâtiments)	État	Indre-et-Loire.
Tondu	Service municipal de la ville d'Oran	Algérie. Service détaché	»
Roux (Onésime)	Service ordinaire	11e	Haute-Vienne.
Monges (Antoine)	Chemins de fer (M. **Zürcher**).	P.-L.-M	Basses-Alpes.
Bonaz	Service ordinaire. Chemins de fer	6e P.-L.-M	Ain.
Maurel (Charles)	Chemins de fer (M. **Zürcher**).	P.-L.-M	Alpes-Maritimes.
Aurenti	Service maritime	8e	Bouches-du-Rhône.
Laugier (Jean)	Service ordinaire	8e	Alpes-Maritimes.
Peignier	id.	4e	Meurthe-et-Moselle.
Passeron	id.	Algérie	Oran.
Maurand	id.	9e	Tarn.
Deux	Loire (2e section)	14e	Loire.
Ouradou	Chemins de fer (M. **Proszynski**).	Midi	Ariége.
Carlin (Eugène)	Navigation du Lot	10e	Lot.
Vié	Circonscription de l'Ouest	Algérie	Alger.
Bourdin (François)	Réseau de l'Est (Voie et bâtiments)	Est	Marne.
Bédel (Louis)	Service ordinaire	4e	Vosges.

MM.			
Testart	Service ordinaire	2° Inspection	Oise.
Nadalet	Chemins de fer (M. **Faure**)	Orléans	Indre.
Versepuech	Service ordinaire	9°	Aveyron.
Lafargue (Édouard)	id.	10°	Basses-Pyrénées.
Vidal (Léon)	Chemins de fer (M. **Strohl**)	Orléans	Gironde.
Fabre (Joseph)	id. (M. **Barre**)	Orléans	Lot-et-Garonne.
Patoux	Service ordinaire	3°	Pas-de-Calais.
Montillaux	Navigation de la Marne (M. **Bourguin**)	4°	Marne.
Delclaux	Service ordinaire	9°	Aveyron.
Moussier	id.	7°	Isère.
Lambert (Désiré)	id.	1re	Seine-et-Marne.
Caldier	id.	9°	Aveyron.
Ranchier	Canal du Rhône à Cette	9°	Gard.
Crudeli	Service ordinaire	8°. Chemins de fer Corses	Corse.
Ronsin	id.	13°	Mayenne.
Berry (Émile)	id.	12°	Morbihan.
Gresse	Travaux publics de Tunisie	Étranger. Service détaché	»
Bernard dit **Pétu**	Service ordinaire	15°	Côte-d'Or.
Philippe (Louis)	Service maritime	10°	Gironde.
Comte (Philippe)	Canal du Nivernais	5°	Nièvre.
Labordes-Milaa	Service ordinaire	10°	Basses-Pyrénées.
Vidal (Gustave)	id.	6°	Ardèche.
Valadié	id.	9°	Tarn-et-Garonne.
Veyrières	Circonscription de l'Est	Algérie	Alger.
Boillet	Service hydraulique	Agriculture. Service détaché	Seine-Inférieure.
Souche (Albert)	Contrôle P.-L.-M. (Exploitation technique)	P.-L.-M. Contrôleur comptable	Rhône.
Cournet (Joseph)	Service ordinaire	9°	Gers.
Bernardini	id.	8°	Corse.
Favreau	id.	11°. État	Charente-Inférieure.
Rey (Charles)	Chemins de fer (M. de **Volontat**)	Midi	Tarn.
Lehmann	Service ordinaire	1re	Seine.
Lemagnen	Service maritime	13°. Phares	Manche.
Géran	Service ordinaire	11°	Indre-et-Loire.
Zigmann	Canal de Montbéliard à la Haute-Saône	5°	Haute-Saône.
Chabagny	Service municipal de Paris	Service municipal. Service détaché	Seine.
Gosselin	Navigation de la Garonne	10°. Midi	Tarn-et-Garonne.
Lainé (Édouard)	Service maritime	2°	Calvados.
Pansin	Service ordinaire	6°	Saône-et-Loire.
Ducros (Auguste)	id.	11°	Corrèze.
le Noël	Chemins de fer (M. **Baldy**)	Midi	Pyrénées-Orientales.
Huger	Service ordinaire	14°	Loir-et-Cher.
Page	Service maritime	10°	Gironde.
Feugereux	Service ordinaire	13°	Eure-et-Loir.

MM.

Anquetil	Service maritime (1re section)	2e Inspection	Seine-Inférieure.
Le Noan (Joseph)	Service ordinaire	12e	Côtes-du-Nord.
Garde (Octave)	Navigation de la Seine (3e sect.)	2e	Seine-et-Oise.
Hipert	Chemins de fer (M. **Guibal**)	Midi	Hérault.
Capelier	Service ordinaire	9e	Lozère.
Boulanger (Edmond)	id.	12e	Finistère.
Bousquet (Prudent)	id.	10e	Basses-Pyrénées.
Veillon	id.	11e	Charente.
Payronnet	id.	9e	Cantal.
Basse	Canal de l'Est (branche Nord)	4e	Meuse.
Bergot	Service ordinaire	13e	Manche.
Besancenot	id.	5e	Côte-d'Or.
Peigues	Réseaux d'Orléans et de P.-L.-M. (Voie et bâtiments)	Orléans, P.-L.-M. Contrôleur-comptable.	Puy-de-Dôme
Coquart	Service ordinaire	12e	Finistère.
Rat (Marius-Joseph)	Circonscription de l'Ouest	Algérie	Alger.
Depoux	Chemins de fer (M. **Jullien**)	Orléans	Creuse.
Dufour (François)	Service ordinaire	7e	Savoie.
Cauvin (Edmond)	Réseau du Nord (Exploitation technique)	Nord	Somme.
Bonneau (Georges)	Service ordinaire	1re	Seine.
Foureau	Service vicinal	14e. Service détaché.	Puy-de-Dôme.
Tapiot	Service ordinaire	7e	Hautes-Alpes.
Clément (Félix-Joseph)	Réseau de l'État (Voie et bâtiments)	État	Seine.
Lahargue	Service maritime	10e	Gironde.
Dufossé	id.	3e. Phares	Pas-de-Calais.
Caraès	Réseau de l'Ouest (Voie et bâtiments)	Ouest	Côtes-du-Nord.
Boissel	Service ordinaire	14e	Loiret.
Deschâteaux	Réseau de l'Ouest (Voie et bâtim.)	Ouest	Calvados.
Serres (Léopold)	Chemins de fer (M. **Chastellier**).	Orléans	Dordogne.
Collette	Service ordinaire	13e	Eure-et-Loir.
Balard	Chemins de fer (M. **Jullien**)	Orléans	Creuse.
Labadens (Stanislas)	Service ordinaire	13e	Eure-et-Loir.
Marty (Jean)	Circonscription de l'Est	Algérie	Alger.
Farguès	Chemins de fer (M. **Chastellier**).	Orléans	Dordogne.
Dabe	Service central des Phares	Phares	Seine.
Michel (Jean)	Service ordinaire	9e	Cantal.
Vibert	Service municipal de Paris	Service municipal. Service détaché	Seine.
Caulet	Réseaux de P.-L.-M. et du Midi (Voie et bâtiments)	P.-L.-M., Midi. Contrôleur-comptable.	Hérault.
Cauquil	Service municipal de Narbonne	9e Service détaché	Aude.
Barrier	Service ordinaire	11e	Indre-et-Loire
Pech (Étienne)	id.	9e	Aude.
Castéran	id.	9e	Hautes-Pyrénées
Fachan	id.	9e	Hautes-Pyrénées.
Galard	Réseaux de l'État et d'Orléans (Exploitation technique)	État. Orléans	Loire-Inférieure

MM.

Coti	Service ordinaire	8e Inspection	Corse.
Tardif (Maximilien)	Navigation de la Seine (3e sect.).	2e	Seine-et-Oise.
Renoux (Théodule)	Service ordinaire	8e	Basses-Alpes.
Ropars	id.	13e	Maine-et-Loire.
Adrian	Service maritime	8e	Bouches-du-Rhône.
Raynaud (Louis-Étienne)	Canal latéral à la Garonne	10e. Midi	Lot-et-Garonne.
Guillaume (Ernest)	Service ordinaire	4e	Haute-Marne.
Hères	id.	8e	Basses-Alpes.
Gaye	id.	10e	Basses-Pyrénées.
Saurel (Pierre)	id.	8e	Alpes-Maritimes.
Aubert (Auguste)	Réseau de l'Ouest (Voie et bâtiments)	Ouest	Seine.
Besson (Louis)	Service ordinaire	7e	Savoie.
Ganteaume	Service ordinaire et chemins de fer (M. **Roucayrol**)	8e. P.-L.-M	Bouches-du Rhône.
Boudeville	Service municipal de Saint-Quentin	3e. Service détaché	Aisne.
Mathez	Service ordinaire	5e	Doubs.
Cholle	id.	9e. P.-L.-M	Gard.
Maurel (Guillaume)	Chemins de fer (M. **Bouffet**)	Midi	Aude.
Senglé	Canal de Montbéliard à la haute Saône	5e	Belfort.
Heurtault	Service ordinaire	13e	Mayenne.
Thomas (Louis)	Réseau de l'Est (lignes nouvelles).	Est	Seine.
Paret (Pierre)	Service ordinaire	8e	Basses-Alpes.
Picaud (Alphonse)	Service municipal de St-Chamond.	6e. Service détaché	Loire.
Camus (Clément)	Service municipal de Paris	Service municipal. Service détaché	Seine.
Ribes (Isidore)	id.	Service municipal. Service détaché	Seine.
Warluzel	Service municipal de Boulogne-sur-Mer	3e. Service détaché.	Pas-de-Calais.
Laratte	Navigation de la Seine (3e section). Réseau de l'Ouest	1re, 2e. Ouest	Seine.
Gaston (Henri)	Chemins de fer (M. **Strohl**)	Orléans	Gironde.
Pinard	Service ordinaire	1re	Seine-et-Oise.
Adeline	id.	4e	Meuse.
Ritz	id.	7e	Haute-Savoie.
Lauray	id.	10e	Landes.
Médebielle	id.	9e	Hautes-Pyrénées.
Masset	id.	4e	Marne.
Rose (Ernest)	Service maritime	12e	Ille-et-Vilaine.
Portat (Jean)	Service municipal d'Angers	13e. Service détaché.	Maine-et-Loire.
Jusseaume	Chemins de fer (M. **Faure**)	État. Orléans	Indre-et-Loire.
Mathey	Service ordinaire	5e	Haute-Saône.
Bouqueton	Circonscription de Constantine	Algérie	Constantine.
Denizeau	Service ordinaire	11e	Deux-Sèvres.

Ces dispositions auront leur effet à dater du 1er juillet 1898.

Arrêté du 19 *décembre* 1898. — Sont élevés à la 2e classe de leur grade les Conducteurs des Ponts et Chaussées de 3e classe dont les noms suivent :

MM.

Théron (Pierre)	Travaux communaux	10e Inspection. En service détaché	Lot.
Dupré (Désiré)	Canaux d'Orléans, de Briare et du Loing	14e	Loiret.
Ricard (Anselme)	Circonscription de Bône. Service ordinaire	15e	Constantine.
Lafont (Jules)	Service ordinaire	14e	Allier.
Bertrand (Casimir)	Canal de Beaucaire	9e. Congé illimité	Gard.
Bernier	Service ordinaire	12e	Ille-et-Vilaine.
Castillon	Canal d'irrigation de la rive droite du Var	8e. Congé illimité	Var.
Mercier (Charles)	École des Ponts et Chaussées	Ecole des Ponts et Chaussées	Seine.
Saulgrain	Compagnie des chemins de fer de l'Ouest	Ouest. Congé illimité.	Seine.
Faillie	Études du Métropolitain	Service municipal. Service détaché	Seine.
Darche	Compagnie électrique du secteur de la rive gauche	1re. Congé illimité	Seine.
Jouffrai	Travaux publics de Tunisie	Etranger. Service détaché	Tunisie.
Couturier (Louis)	Compagnie des chemins de fer de l'Ouest	Ouest. Congé illimité.	Eure.
Aillard	Service ordinaire	1re	Seine-et-Oise.
Moret	id.	3e	Aisne.
Poulin	Service municipal de la ville de Paris.	Service municipal. Service détaché	Seine-et-Marne.
Lamard	Compagnie des chemins de fer de l'Est	Est. Congé illimité	Seine.
Maillard (Aimé)	Gouvernement de Bulgarie	Etranger. Service détaché	»
Lannes (Édouard)	Chemins de fer (M. **Bouffet**)	Midi	Aude.
Ormsby	Division de la navigation (premier bureau)	Administration centrale	Seine.
Turin	Commission des logements insalubres	Service municipal. Service détaché	Seine.
Jaffeux	Circonscription de Constantine et chemins de fer	Algérie. Chemins de fer algériens. Congé illimité	Constantine.
Lugagne	Compagnie des docks et entrepôts de Marseille	8e	Bouches-du-Rhône.
Merle (Paul)	Service ordinaire	6e	Haute-Loire.
Prudhomme (Victor)		Etranger. Congé illimité	»

MM.

Claveille	Élève externe à l'École des Ponts et Chaussées	École des Ponts et Chaussées	Seine.
Bazile	Service ordinaire	13e Inspection. En disponibilité	Manche.
Chevaux (Henri)	Chemins de fer (M. **Barraud**).	P.-L.-M	Jura.
Grialou	Compagnie des tramways de Lyon.	6e. Congé illimité	Rhône.
Bouclet	Voies navigables	3e	Pas-de-Calais.
Bragayrac	Service ordinaire	10e	Basses-Pyrénées.
Lebrun (Louis)	Chemins de fer (M. **Mussat**)	Midi	Landes.
Lavergne	Service ordinaire	10e	Landes.
Tastet (Isidore)	id.	10e	Landes.
Gannat (Ernest-Louis)	id.	2e	Calvados.
de Thieu	id.	5e	Côte-d'Or.
Bouda	id.	4e	Meuse.
Brimont	id.	4e	Marne.
Tuilier	Chemins de fer (M. **Draux**)	Orléans	Puy-de-Dôme.
Norguin	Canal de la Marne au Rhin	4e	Meuse.
Mangot	Service ordinaire	11e	Dordogne.
Joliet	id.	7e	Hautes-Alpes.
Michel (Hector)	Réseau P.-L.-M. (Voie et bâtiments)	P.-L.-M	Rhône.
Boirault	Administration des chemins de fer de l'État	Etat. Service détaché.	Seine.
Serres (Antoine)	Service ordinaire	6e	Ardèche.
Garibal	id.	1re	Seine.
Loréal	id.	12e	Morbihan.
Henry (Adolphe)	id.	4e	Meuse.
Nigou	id.	10e	Lot.
Imbert (Louis)	id.	5e	Aube.
Bories	Chemins de fer (M. **de Volontat**).	Midi	Tarn.
Ruet	Service ordinaire	14e	Loiret.
Gerbin	id.	8e	Alpes-Maritimes.
Mornas (Clément)	id.	13e	Eure-et-Loir.
Leneveu (Edouard)	id.	11e	Indre-et-Loire.
Prunaret	id.	6e	Loire.
Meurillon	Navigation entre la Belgique et Paris	3e	Oise.
Harem	Service ordinaire	2e	Oise.
Andrieu (Pierre)	id.	10e	Lot-et-Garonne.
Genet (Ernest)	Navigation entre la Belgique et Paris	3e	Oise.
Thomas (François)	Service ordinaire	9e	Aveyron.
Ritouret	Chemins de fer (M. **de Thélin**)	Midi	Hautes-Pyrénées.
Gabillard	Service maritime (1re section)	2e	Seine-Inférieure.
Guignard (Louis)	Chemins de fer (M. **Draux**)	Orléans	Puy-de-Dôme.
Monard	Service ordinaire	7e	Hautes-Alpes.
Savary (Honoré)	Voies navigables	3e	Pas-de-Calais.
Barthez	Compagnie des chemins de fer du Midi	Midi. Congé illimité.	Haute-Garonne.
Monneron	Service ordinaire	1re	Seine.

MM.

Salmon	Service ordinaire	2e Inspection	Oise.
Chameroy	id.	5e	Côte-d'Or.
Verron	id.	14e	Indre.
David (Édouard)	id.	5e	Côte-d'Or.
Gutel	id.	1re	Seine-et-Marne.
Lestréhan	id.	12e	Morbihan.
Jarty	id.	12e	Côtes-du-Nord.
Guillaumet	id.	6e	Haute-Loire.
Dutour (Antoine)	Réseau d'Orléans (Voie et bâtiments)	Orléans. Contrôleur-comptable	Dordogne.
Morel (Georges)	Service ordinaire	6e	Loire.
Bourjade	Id.	9e	Hérault.
Costel	Service maritime	2e	Calvados.
Blin (Élie)	id.	11e. En disponibilité.	Charente-Inférieure
Pecqueux	Navigation entre la Belgique et Paris	3e	Oise.
Dadu	Service ordinaire	14e	Cher.
Tournier	Canal du Rhône au Rhin	5e	Doubs.
Bernhard (Jules)	Service ordinaire	4e	Haute-Marne.
Pavaillon	Canal du Nivernais	3e	Yonne.
Bernard (Joseph)	Service ordinaire	7e	Isère.
Klein (Simon)	Hydraulique agricole	Agriculture. Service détaché	Haute-Garonne.
Rebouillat	Réseau P.-L.-M. Construction des lignes nouvelles	P.-L.-M. Contrôleur-comptable	Seine.
Cayol (Laurent)	Hydraulique agricole	Agriculture. Service détaché	Basses-Alpes.
Bernard (Charles)	Réseau algérien	Chemins de fer algériens. Contrôleur-comptable	Alger.
Changey	Navigation (M. **Cadart**)	4e	Haute-Marne.
Camous	Service ordinaire	8e	Var.
Violon	Nivellement général	Nivellement général.	Seine.
Rouby	Service ordinaire	8e	Alpes-Maritimes.
Noguès (Alexandre)	id.	9e	Hautes-Pyrénées.
Pezron	Voies navigables	3e	Pas-de-Calais.
Plet	Chemins de fer départementaux	13e	Sarthe.
Linguin	Service municipal de la ville de Biarritz	10e. En service détaché	Basses-Pyrénées.
Roux (Auguste)	Service ordinaire	7e	Isère.
Dallemagne	id.	4e	Marne.
Léonetti (Jean-Dominique).	id.	8e. Chemins de fer corses	Corse.
Beaudéan	id.	9e	Gers.
Michel (Jean)	Service maritime	11e	Charente-Inférieure
Lalande (Georges)	Réseau de l'Est (Voie et bâtiments).	Est	Seine.
Decahagne	Service ordinaire	13e	Sarthe.
Icard	id.	8e	Bouches-du-Rhône

MM.

Garreau (Moyse)	Service ordinaire	13e Inspection	Mayenne.
Saulnier (Pierre)	id.	14e	Allier.
Heugas	id.	10e	Basses-Pyrénées.
Combes (Jean)	id.	10e	Lot.
Gros (Paul)	Navigation du Lot	10e	Lot.
Lalanne (Armand)	Service ordinaire	10e	Gironde.
Biarnès	id.	10e	Landes.
Guillon (Adolphe)	Service maritime	12e	Loire-Inférieure.
David (Julien)	Service ordinaire	11e	Charente-Inférieure.
Cablat	id.	10e	Lot.
Ducuron	Service hydraulique	Agriculture. Service détaché	Hautes-Pyrénées.
Gaillac	Service ordinaire. Chemin de fer (M. **Roucayrol**)	8e. P.-L.-M	Bouches-du-Rhône.
Rousset (Daniel)	Service ordinaire	8e	Bouches-du-Rhône.
Pauquin	id.	8e	Alpes-Maritimes.
Pichelin	Service ordinaire et canal de l'Est (branche Nord)	4e	Vosges.
Eusèbe	Chemins de fer (M. **Baldy**)	Midi	Pyrénées-Orientales.
Petitjean (Henri)	Service ordinaire	11e	Deux-Sèvres.
Cirasse	id.	13e	Eure-et-Loir.
Bouyssonnie	Chemins de fer (M. **Chastellier**)	Orléans	Corrèze.
Darcourt	Collège de Saintes	11e. En service détaché	Charente-Inférieure.
Gouzi	Chemins de fer (M. **Fontès**)	Midi	Haute-Garonne.
Lecourt (Paul)	Canal de Nantes à Brest (2e sect.)	12e	Finistère.
Chollet (Cyrille)	Service ordinaire	4e	Meuse.
Boursican	Chemins de fer (M. **Proszynski**)	Midi	Ariège.
Bès	Service ordinaire	9e	Pyrénées-Orientales.
Baixe	id.	8e	Var.
Bonet (Etienne)	id.	9e	Pyrénées-Orientales.
Le Mao (Eugène)	Chemins de fer (M. **Le Cornec**)	Midi	Aveyron.
Neyrolles (Sylvain)	Chemins de fer (M. **de Volontat**)	Midi	Aveyron.
Aubert (Adolphe)	Service ordinaire	10e	Gironde.
Thevenot	id.	6e	Jura.
Heurtin	Service ordinaire et service maritime	11e	Charente-Inférieure.
Yvon	Service ordinaire	14e. Orléans	Loiret.
Gérardot	id.	2e	Oise.
Garnier (Jean)	Chemins de fer (M. **Baldy**)	Midi	Pyrénées-Orientales.
Chenet	Service ordinaire	12e	Finistère.
Vilain	Service maritime	12e	Ille-et-Vilaine.
Chevallier (Jules)	Contrôleur-comptable (Chemin de fer du Nord)	Nord	Seine.
Budinet	Service ordinaire	3e	Aisne.
Strasburger	Compagnie des tramways de la Charente-Inférieure	11e. Congé illimité	Charente-Inférieure
Garçonnot	Service ordinaire	5e	Aube.

MM.

Kieffer	Service ordinaire	4ᵉ Inspection	Marne.
Thomas (Léon)	id.	Algérie	Oran.
Benoit (Achille)	id.	14ᵉ	Allier.
Morel (Jean)	id.	11ᵉ	Dordogne.
Riquier (Alexandre)	Service ordinaire. Chemin de fer (M. **Berthet**)	Ouest	Seine-et-Oise.
Tortel	Navigation du Rhône	7ᵉ	Rhône.
Aymé	Service ordinaire. Chemins de fer.	Algérie. Chemins de fer algériens	Oran.
Philippe (Pierre)	Canal du Nivernais	5ᵉ	Yonne.
Roudier	Service hydraulique	Agriculture. Service détaché	Hérault.
Bernard (Eugène)	Service maritime (2ᵉ section)	2ᵉ	Seine-Inférieure.
Isambert	Compagnie des chemins de fer de l'Ouest	Ouest. Congé illimité.	Seine.
Estève (Émile)	Navigation du Rhône	7ᵉ	Ardèche.
Blandin	Réseau P.-L.-M. (Voie et bâtiments	P.-L.-M. Contrôleur-comptable	Seine.
Bouquenne	Service ordinaire	14ᵉ	Puy-de-Dôme.
Beissac	id.	9ᵉ	Cantal.
Michel (Octave)	id.	8ᵉ	Corse.
Baron (Auguste)	id.	9ᵉ	Gers.
Aveline	Réseau d'Orléans (Voie et bâtiments)	Orléans	Allier.
Goilard	Réseaux de l'État et d'Orléans (Voie et bâtiments)	État.Orléans. Contrôleur-comptable	Loire-Inférieure
Catusse	Chemins de fer (M. **Chastellier**).	Orléans	Dordogne.
Beauchard	Service ordinaire	14ᵉ	Cher.
Vautrin	id.	8ᵉ	Basses-Alpes.
Lemoine (Alfred)	Réseau de l'Est (Exploitation commerciale)	Est	Seine.
Marhin	Service ordinaire	12ᵉ	Morbihan.
Pajot	Chemins de fer (M. **Mouret**)	P.-L.-M	Doubs.
Troncquée	Service vicinal	3ᵉ. Service détaché.	Nord.
Augé	Service ordinaire	9ᵉ	Aude.
Hardy (Abel)	id.	13ᵉ	Eure-et-Loir.
Mandement	id.	9ᵉ	Haute-Garonne.
Béry	Inspection des finances	Inspection des finances. Contrôleur-comptable	Seine.
Legrand (Jean)	Service ordinaire	9ᵉ	Cantal.
Pommier (Désiré)	id.	6ᵉ	Jura.
Gajan	Service municipal de Toulouse	9ᵉ. Service détaché.	Haute-Garonne
Guéraud	Service ordinaire	7ᵉ	Isère.
Martin (Léon)	Service maritime	8ᵉ. Phares	Bouches-du-Rhône
Canal	Réseau d'Orléans (Exploitation technique)	Orléans. Contrôleur-comptable	Seine.
Dagorne	Service ordinaire	12ᵉ	Côtes-du-Nord.

MM.

Dutilh	Service ordinaire	10e Inspection	Landes.
Reynaud (Joseph)	id.	11e	Haute-Vienne.
Reynaud (Charles)	id.	6e	Ardèche.
Michault (Émile)	id.	1re	Seine-et-Marne.
Sipra	Service maritime	3e	Nord.
Robin (Georges)	Service municipal de Paris	Service municipal. Service détaché	Seine.
Pergier	Service ordinaire	6e	Loire.
Henri (Charles-Jules)	id.	8e	Var.
Dubourdieu (Louis)	Chemins de fer (M. **Mussat**)	Midi	Gers.
Reinouard	Service ordinaire	8e	Var.
Mayenobe	id.	9e	Cantal.
Guinot (Lucien)	Canal latéral à la Loire	14e	Nièvre.
Beilvaire	Service maritime	12e	Loire-Inférieure.
Sanson (Eugène)	Canal de Nantes à Brest (2e sect.)	12e	Finistère.
Cantelon	Navigation entre la Belgique et Paris	3e	Aisne.
Dautel	Direction des chemins de fer (1re division, 3e bureau)	Administration centrale	Seine.
Mortera	Service ordinaire	9e	Gers.
Delannoy (Louis)	Service maritime	3e	Pas-de-Calais.
Pélicier (Alfred)	Loire (4e section)	12e	Loire-Inférieure.
Fournié (François)	Chemins de fer (M. **Bouffet**)	Midi	Aude.
Lassouquère	Service ordinaire	9e	Gers.
Artru	id.	2e	Oise.
Gouttesoulard	id.	6e	Rhône.
Leroy (Paul)	Navigation de l'Aisne et canal des Ardennes	4e	Marne.
Michel (Édouard)	Service ordinaire	4e	Marne.
Laurens (Armand)	Navigation (M. **Bourguin**)	4e	Marne.
Furet	Service ordinaire	5e	Côte-d'Or.
Collignon	id.	4e	Meurthe-et-Moselle.
Gassan	id.	9e	Hautes-Pyrénées.
Dautet	id.	10e	Gironde.
Rozier (André)	id.	6e	Ain.
Mutin	id.	5e. P.-L.-M.	Côte-d'Or.
Rebuffel	Circonscription de Constantine	Algérie	Constantine.
Fontanon	Service ordinaire	6e	Haute-Loire.
Ribet	Navigation de la Garonne	10e	Lot-et-Garonne.
Barichard	Canal de Berry	14e	Allier.
Roy (Auguste)	Service municipal de Bordeaux	10e. Service détaché.	Gironde.
Dumas (Jean)	Service ordinaire	9e	Gers.
Guillet (Auguste)	Service maritime	12e	Loire-Inférieure.
Meyniel (Jean)	Service ordinaire	9e	Cantal.
Mayer (Léonce)	Service municipal de Châteaudun	13e. Service détaché.	Eure-et-Loir.
Estève (Martin)	Administration des chemins de fer de l'État	État. Service détaché	Seine.
Diard	Service ordinaire	2e	Calvados.

MM.

Prost (André)	Service ordinaire	7e Inspection	Vaucluse.
Gaudron	id.	14e	Indre.
Le Mao (Maxime)	id.	14e	Loir-et-Cher.
Eybert (Émile)	Chemins de fer (M. **Le Cornec**).	Midi	Aveyron.
Roques (Jean)	Chemins de fer (M. **Proszynski**).	Midi	Ariège.
Pouquet	Chemins de fer (M. **Draux**)	Orléans	Puy-de-Dôme.
Désiré	Service ordinaire	14e	Loiret.

Ces dispositions auront leur effet à dater du 1er juillet 1898.

Arrêté du 19 *décembre* 1898. — Sont élevés à la 3e classe de leur grade les Conducteurs des Ponts et Chaussées de 4e classe dont les noms suivent :

MM.

Falgairettes	Service ordinaire	9e Inspection	Lozère.
Cassagnes (Joseph)	Navigation de l'Allier (M. **Chigot**)	14e	Puy-de-Dôme.
Canaud	Chemins de fer (M. **Richon**)	Orléans	Creuse.
Cornié	Service vicinal	10e. En service détaché	Gironde.
Galy (Mathieu)	Service ordinaire	9e	Aude.
Pesin	Voies navigables	3e	Nord.
Raveneau	Service ordinaire	5e	Côte-d'Or.
Houdry (Louis)	id.	1re	Seine-et-Marne.
des Biez de Saint-Juan	Circonscription de l'Est	Algérie	Alger.
Devaux (Émilien)	Service ordinaire	13e	Eure-et-Loir.
Jacoulet	Service municipal de la ville de Besançon	5e. En service détaché	Doubs.
Ravinet	Réseau P.-L.-M. (Voie et bâtiments)	P.-L.-M	Rhône.
Sizes	Chemins de fer (M. **Fontès**)	Midi	Tarn-et-Garonne.
Frère (Louis)	Service ordinaire	11e	Deux-Sèvres.
Ricard (Jean)	id.	9e	Aude.
Tourbiez	Navigation de la Seine (4e section).	2e	Seine-Inférieure.
Lantheaume	Service de l'Hydraulique	Agriculture. En service détaché	Gard.
Jaouen	Service ordinaire	5e	Yonne.
Decré	id.	13e	Mayenne.
Rigaud (Pierre)	Service ordinaire et chemins de fer (M. **Rousseau**)	12e. Ouest	Ille-et-Vilaine.
Merle (Alfred)	Service ordinaire	5e	Haute-Saône.
Port (Étienne)	Chemins de fer (M. **Baldy**)	Midi	Pyrénées-Orientales.
Pons (Baptistin)	Service ordinaire	8e	Var.
Zerling	id.	1re	Seine-et-Oise.
Lagarde (Jules)	id.	10e	Lot.
Arnaud (Pierre)	Chemins de fer (M. **Chastellier**).	Orléans	Lot.
Lahure	Navigation de la Seine (1re section, 2e division)	1re	Seine.
Lécluse	Navigation de l'Aisne etc.	4e	Ardennes.

MM.

Marieu	Chemins de fer (M. **de Volontat**).	Midi	Tarn.
Lalanne (Joseph)	Service ordinaire	9e Inspection	Hautes-Pyrénées.
Lapeyre (Jules)	Chemins de fer (M. **Mussat**)	Midi	Landes.
Ligony	Service ordinaire	4e	Meuse.
Hugues	Service ordinaire et chemins de fer	7e. P.-L.-M	Vaucluse.
Thomé (Camille)	Chemins de fer d'intérêt local	3e. En service détaché	Ardennes.
Passeleau (François)	Service municipal de Nevers	Orléans. En service détaché	Nièvre.
Gradelet	Navigation (M. **Cadart**)	4e	Côte-d'Or.
Lussignol	Service ordinaire	7e	Hautes-Alpes.
Hittos	Chemins de fer (M. **Strohl**)	Orléans	Gironde.
Plard	Service ordinaire	13e	Sarthe.
Boucher (Alphonse)	id.	2e	Eure.
Dessens	id.	10e	Basses-Pyrénées
Guyot (Louis)	Service maritime	12e	Loire-Inférieure.
Martin (Louis)	Service ordinaire	5e	Doubs.
Duval (Joseph)	id.	7e	Haute-Savoie.
Popu	Administration des chemins de fer de l'État	État. En service détaché	Seine.
Berney	Service ordinaire	6e	Ardèche.
Riffard	id.	7e	Drôme.
Bourdin (Auguste)	Navigation de la Seine (1re section, 1re division)	14e	Seine.
Morin (Émile)	Service ordinaire	7e	Isère.
Bastien (Jules)	Circonscription de Constantine	Algérie	Constantine.
Véron (Achille)	Réseau de l'Est (Exploitation technique)	Est	Seine.
Mairet	Service ordinaire	5e	Côte-d'Or.
Pétiniaud	id.	11e	Haute-Vienne.
Clerget	Canal de Bourgogne	5e. P.-L.-M	Côte-d'Or.
Garcin (Eugène)	Service ordinaire	7e	Haute-Savoie.
Schultz (Émile)	id.	4e	Marne.
Raison	Navigation de la Loire (3e section)	13e	Maine-et-Loire.
Aubert (Ansbert)	Service ordinaire	13e	Eure-et-Loir.
Joz	id.	6e	Ain.
Lemaître	Service municipal de la ville de Paris	Service municipal. En service détaché	Seine.
Moreau (Raoul)	Navigation entre la Belgique et Paris	3e	Oise.
Labadie (Léonce)	Chemins de fer (M. **Mussat**)	Midi	Landes.
Lacroix (Émile)	Tramways du Département	6e. En service détaché	Jura.
Bouas	Service ordinaire	9e	Gers.
Gauthier (Georges)	id.	1re	Seine-et-Marne.
Bonnemains (Henri)	Navigation de la Seine (4e section)	2e	Seine-Inférieure.

MM.

Leidinger	Navigation de la Saône	5e Inspection	Haute-Saône.
Gobert	Service ordinaire	1re	Seine-et-Marne.
Capiémont	id.	2e	Oise.
Dupuy (Raymond)	Chemins de fer (M. **Chastellier**).	Orléans	Dordogne.
Hennuyer	Service maritime	3e	Pas-de-Calais.
Caillebote	École des Ponts et Chaussées	École des Ponts et Chaussées	Seine.
Buzon	Service ordinaire	4e	Meurthe-et-Moselle.
Escudier	Service de l'hydraulique	Agriculture. En service détaché	Hérault.
Petit (Jules)	Service ordinaire	3e	Pas-de-Calais.
Gailliard	Voies navigables	3e	Nord.
Barlerin	Travaux publics de Tunisie	Étranger. En service détaché	Tunisie.
Guasson (Pierre)	Service ordinaire	5e	Yonne.
Sancenot	id.	14e	Nièvre.
Codet	id.	12e	Loire-Inférieure.
Saunier (Adrien)	Service municipal de Saint-Étienne	6e. En service détaché	Loire.
Giboin	Service hydraulique	Agriculture. En service détaché	Var.
Durand (Maurice)	Service ordinaire	13e	Maine-et-Loire.
Barthès (Ernest)	Service hydraulique	Agriculture. En service détaché	Haute-Garonne.
Venière	Service ordinaire	6e	Saône-et-Loire.
Lamare (Gustave)	Canal du Nivernais	5e	Yonne.
Raby (Édouard)	Navigation (M. **Cadart**)	4e	Haute-Marne.
Campserveux	Service ordinaire	2e	Calvados.
Deslètre	Chemins de fer (M. **Baldy**)	Midi	Pyrénées-Orientales.
Duffau	Circonscription de Philippeville	Algérie	Constantine.
Dupuy (Jean)	Chemins de fer (M. **Barre**)	Orléans	Lot-et-Garonne.
Lamour (Alphonse)	Service ordinaire	12e	Côtes-du-Nord.
Puginier	Service hydraulique	Agriculture. En service détaché	Gard.
Bredelle	Service ordinaire	5e	Côte-d'Or.
Vidal (Jules)	id.	8e	Var.
Maurette	Service hydraulique	Agriculture. En service détaché	Ariège.
Le Morvan	Service ordinaire	12e	Finistère.
Delarche	Service municipal de la ville d'Amiens	2e. En service détaché	Somme.
Contant	Service ordinaire	1re	Seine.
Voiland	id.	5e	Belfort.
Quentel	id.	2e	Seine-Inférieure.
Heurté	Service maritime	12e. Phares	Finistère.
David (Jules)	Service ordinaire	6e	Saône-et-Loire.
Lerin	Circonscription d'Alger-Est	Algérie	Alger.
Danloup	Réseau de l'Est (Voie et bâtiments)	Est	Seine.

MM.

Laplace	Service ordinaire	10e Inspection	Basses-Pyrénées.
Penel	id.	6e	Ardèche.
Berteloot (Émile)	Service maritime	3e	Nord.
Breiner	Service ordinaire	5e	Haute-Saône.
Vuattoux	id.	7e	Haute-Savoie.
Rault (Auguste)	id.	12e. Ouest	Côtes-du-Nord.
Brusset	id.	7e	Vaucluse.
Carion	Navigation de la Seine (3e section)	2e	Eure.
Barat	Réseau du Nord (Exploitation technique)	Nord	Nord.
Morel (Théophile)	Service ordinaire	2e	Somme.
Bénédicty	id.	1re	Seine.
Bonnet (Frédéric)	Chemins de fer (M. **Lordereau**).	État	Eure-et-Loir.
Plagnol	Service ordinaire	14e	Loiret.
Besnard	Service ordinaire. Canal de Nantes à Brest (2e section) et service maritime	12e	Morbihan.
Doudoux	Canal de la Marne au Rhin	4e	Meurthe-et-Moselle.
Billet	Service ordinaire	13e	Eure-et-Loir.
Lavilatte	id.	14e	Allier.
Letréguilly	Service maritime (1re section)	2e. Phares	Seine-Inférieure.
Basseux	Service ordinaire	3e	Pas-de-Calais.
Mailliet	id.	3e	Pas-de-Calais.
Rougy	id.	6e	Rhône.
Sicard (Victor)	id.	8e	Basses-Alpes.
Heinrich	id.	5e	Aube.
Ordronneau	Navigation de la Loire (4e section)	12e	Loire-Inférieure.
Duburg (Henri)	Service maritime	11e	Charente-Inférieure.
Massiot	Service ordinaire	1re	Seine-et-Marne.
Composieu	Chemins de fer (M. **Chastellier**).	Orléans	Dordogne.
Lefort (Paul)	Service ordinaire	14e	Allier.
Charton (Joseph)	Navigation du Rhône	7e. P.-L.-M	Rhône.
Portalez	Service ordinaire	6e	Ardèche.
Commaille	Navigation de la Seine (1re section, 1re division)	14e	Seine.
Bertaux (Arthur)	Service ordinaire	1re	Seine-et-Marne.
Doucet (François)	Service ordinaire et chemins de fer	14e. Orléans	Indre.
Crété	Service ordinaire	2e	Oise.
Fanjoux	id.	14e	Allier.
Kerharo	id.	14e	Loir-et-Cher.
Nalot	id.	4e	Haute-Marne.
Paulin	id.	1re	Seine-et-Marne.
Delahaye	Navigation de la Seine (4e section)	2e	Seine-Inférieure.
Fragnaud	Service ordinaire	10e	Gironde.
Lafond	id.	11e	Vienne.
De Bergh (Georges)	Voies navigables	3e	Nord.
Bourgeois (Lucien)	Navigation du Lot	9e	Lot.

MM.

Breton	Service hydraulique	Agriculture. En service détaché	Vaucluse.
Norroy	Canaux d'Orléans, de Briare et du Loing	14e Inspection	Loiret.
Costa (Ignace)	Service ordinaire	8e	Corse.
Sainrame	Chemins de fer (M. **Soulié**)	Orléans	Cantal.
Pauchier	Service hydraulique	Agriculture. En service détaché	Bouches-du-Rhône.
Noguier (André)	Service ordinaire	9e. P.-L.-M	Gard.
Jouanicou	Chemins de fer (M. **Garreta**)	Midi	Basses-Pyrénées.
Garro (Augustin)	Service ordinaire	8e	Alpes-Maritimes.
Muraire	Réseaux de l'État et d'Orléans (Voie et bâtiments)	État. Orléans	Loire-Inférieure.
Etchelle	Chemins de fer (M. **Garreta**)	Midi	Basses-Pyrénées.
de Bergh (Émile)	Service maritime	3e	Nord.
Blin (Paulin)	Navigation de la Loire (2e section)	14e	Nièvre.
Vannier	Service ordinaire	13e	Mayenne.
Borde (Eugène)	id.	Algérie. Chemins de fer algériens	Oran.
Puymartin	Chemins de fer (M. **Draux**)	Orléans	Charente.
Primard	Service ordinaire	4e	Marne.
Clédou	id.	10e	Basses-Pyrénées.
Noury	id.	12e	Morbihan.
Pulicani	Chemins de fer (M. **Soulié**)	Midi	Lozère.
Fourcade (Jean)	Chemins de fer (M. **Fontès**)	Midi	Tarn-et-Garonne.
Souberbie-Lucherau	Service ordinaire	10e	Basses-Pyrénées.
Sirot (Claude)	Navigation de la Saône	5e. P.-L.-M	Rhône.
Cazanave	Service ordinaire	9e	Hautes-Pyrénées.
Clavery	Chemins de fer (M. **Strohl**)	Orléans	Gironde.
Ferrieu (Louis)	Service ordinaire	14e	Loir-et-Cher.
Ferras	Chemins de fer (M. **de Volontat**)	Midi	Tarn.
Peyre (Pierre)	Chemins de fer (M. **Proszynski**)	Midi	Aude.
Lubin	Service ordinaire	14e	Loir-et-Cher.
Dupré (Henry-Étienne)	Chemins de fer (M. **Draux**)	Orléans	Puy-de-Dôme.
Guth	Service ordinaire	5e	Côte-d'Or.
Castéra (Raymond)	id.	9e	Gers.
Lejaille	id.	4e	Meurthe-et-Moselle.
Dauteroche	id.	7e	Vaucluse.
Marazel	Chemins de fer (M. **Faure**)	Orléans	Indre.
Alata (Jean)	Chemins de fer	Chemins de fer corses	Corse.
Barraux	Navigation de l'Yonne	5e	Yonne.
Tanneur (Henri)	Service ordinaire	10e	Basses-Pyrénées.
Natey	Service municipal de la ville de Fray	5e. En service détaché	Haute-Saône.
Veissier	Chemins de fer (M. **Draux**)	Orléans	Puy-de-Dôme.
Canavy	Service ordinaire	9e	Aude.
Cayol (Étienne)	Service maritime	8e	Bouches-du-Rhône.
Garrigou	Chemins de fer (M. **Chastellier**)	Orléans	Dordogne.
Sabonadier	Service ordinaire	9e	Tarn.

MM.

Prévot (Eugène)	Nivellement général	Nivellement général	Seine.
Labat (Victor)	Service ordinaire	9e Inspection	Aveyron.
Soulié (Frédéric)	Chemins de fer (M. **Proszynski**).	Midi	Haute-Garonne.
Honoré	Service ordinaire	1re	Seine.
Estourné	Chemins de fer (M. **Proszynski**).	Midi	Ariège.
Martinet (Joseph)	Service ordinaire	7e	Savoie.
Pigelet	id.	1re	Seine-et-Marne.
Poirot	id.	4e	Meurthe-et-Moselle.
Chiffre	Chemins de fer (M. **Bouffet**).	Midi	Aude.
Veillet	Service ordinaire	7e	Haute-Savoie.
Cabrolier	Chemins de fer (M. **Barre**)	Orléans	Lot-et-Garonne.
Guichot	Service ordinaire	10e	Basses-Pyrénées.
Saint-Pierre	Service maritime	10e	Basses-Pyrénées.
Delaroche	Service ordinaire et navigation de la Sarthe et du Loir	13e	Sarthe.
Crochat	Service ordinaire	7e	Haute-Savoie.
Bonette (Louis)	Travaux publics en Tunisie	Étranger. En service détaché	Tunisie.
Chassignol	Service ordinaire	14e	Allier.
Gérard (Henri)	Canal de Saint-Quentin-Oise (M. **Derome**)	3e	Nord.
Leclercq (Émile)	Service maritime	12e	Loire-Inférieure.
Coueste	Service ordinaire	8e	Bouches-du-Rhône.
Jamot	id.	5e	Yonne.
Carette	id.	3e	Pas-de-Calais.
Antoine (Alfred)	id.	Algérie	Oran.
Flouriot	id.	12e	Côtes-du-Nord.
Sabatier (Antonin)	id.	6e	Haute-Loire.
Argoud	id.	7e	Isère.
Flandé (Louis)	Chemins de fer (M. **Strohl**)	Orléans	Gironde.
Viel	Service maritime (1re section)	2e	Seine-Inférieure.
Bardot	Service ordinaire	7e	Haute-Savoie.
Thouin	id.	2e. Ouest	Eure.
Vivier	Service maritime (1re section)	2e	Seine-Inférieure.
Bouttier	Service ordinaire	12e	Côtes-du-Nord.
Perrin (Louis)	Navigation du Rhône	7e	Rhône.
Lefort (Eugène)	Service ordinaire et chemins de fer (M. **Bourguin**)	2e. Est	Oise.
Augière	Service ordinaire	11e	Dordogne.
Albouy (Raymond)	Chemins de fer (M. **Proszynski**).	Midi	Ariège.
Bernard (Étienne)	Navigation de la Seine (1re section, 1re division)	14e	Seine-et-Marne.
Amade (Gaston)	Canaux d'Orléans, de Briare et du Loing	14e	Loiret.
Faye	Service maritime	11e	Charente-Inférieure.
Adnet	Canal de l'Est (Branche Nord)	4e	Meuse.
Grelier (Raphaël)	Service municipal de Puteaux	1re. En service détaché	Seine.
Piquemal	Chemins de fer (M. **Fontès**)	Midi	Tarn-et-Garonne.
Vigouroux	Service ordinaire	8e	Bouches-du-Rhône.
Courchinoux	id.	9e	Cantal.

MM.			
Rottier	Service municipal de Tours	11e Inspection. En service détaché	Indre-et-Loire.
Cuny (Joseph)	Circonscription de Constantine	Algérie. Chemins de fer de l'Algérie	Constantine.
Chevalier (François)	Services ordinaire et maritime	12e	Côtes-du-Nord.
Peyrot	Chemins de fer (M. **Chastellier**).	Orléans	Lot.
Neveux	Service ordinaire	3e	Pas-de-Calais.
Porien	id.	14e	Cher.
Legenre	id.	1re	Seine-et-Marne.
Louis (Albert)	Service municipal de Remiremont.	4e. En service détaché	Vosges.

Ces dispositions auront leur effet à dater du 1er juillet 1898.

4° SERVICE DÉTACHÉ.

18 *novembre* 1898. — M. **Passeleau** (François), Conducteur de 1re classe attaché, dans le département de la Nièvre, au service des études et travaux du chemin de fer de Bourges à Cosne, est autorisé à entrer au service municipal de la ville de Nevers.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

5° CONGÉ.

22 *novembre* 1898. — M. **Soclet** (Raoul), Conducteur de 4e classe détaché, dans le département d'Oran, au service des Travaux publics de l'Algérie, est mis en congé sans traitement pour service militaire.

6° CONGÉ ILLIMITÉ.

16 *décembre* 1898. — Est rapporté l'arrêté du 11 mai 1896, par lequel la démission de M. **Sellié** (Bernard), Conducteur de 1re classe, en congé renouvelable, a été acceptée à dater du 1er janvier 1894.

M. **Sellié** est mis en congé illimité et autorisé à conserver sa situation de Directeur de la Compagnie des Eaux de Constantinople.

7° RETRAITES.

	Date d'exécution.
M. **Taton** (Alexandre), Conducteur principal, en disponibilité pour raisons de santé	1er janv. 1899

Date d'exécution.

M. **Langlet** (Henri), Conducteur principal, en disponibilité pour raisons de santé.............. 1er janv. 1899

M. **Vazou** (Antoine), Conducteur principal, Seine, service ordinaire........................ 1er janv. 1899

M. **Lamiray** (Alcide), Conducteur principal, Loire, 3e section de la navigation de la Loire..... 1er janv. 1899

Il est d'ailleurs maintenu en activité jusqu'à la liquidation de sa pension.

M. **Jongleux** (Hector), Conducteur principal, Aisne, service ordinaire et service des études et travaux du chemin de fer de Laon à Liart.... 1er janv. 1899

M. **Carpentier** (Achille), Conducteur principal, Aisne, service ordinaire........................ 1er janv. 1899

M. **Bordes** (Louis), Conducteur principal, Haute-Garonne, service des études du chemin de fer de Ceinture de Toulouse......................... 1er janv. 1899

M. **Gardie** (Laurence), Conducteur principal, Saône-et-Loire, service ordinaire............... 1er janv. 1899

M. **Lemercier** (Alfred), Conducteur principal, Nord, service des études du canal du Nord sur Paris .... 1er janv. 1899

M. **Abadie** (Brice), Conducteur principal, en disponibilité pour raisons de santé.............. 1er janv. 1899

M. **Charbonniez** (Auguste), Conducteur principal, Marne, service ordinaire .... 1er janv. 1899

M. **Gousset** (Ausiny), Conducteur principal, en disponibilité pour raisons de santé............. 1er janv. 1899

M. **Leprest** (Gustave), Conducteur principal, Aisne, service ordinaire....................... 1er janv. 1899

M. **Sklénard** (Ernest), Conducteur principal, Haute-Loire, service ordinaire et service des études et travaux du chemin de fer d'Ambert à Darsac...................................... 1er janv. 1899

Il est d'ailleurs maintenu en activité jusqu'à la liquidation de sa pension.

M. **Méry** (Augustin), Conducteur principal, Charente-Inférieure, service ordinaire .... 1er janv. 1899

M. **Hellio** (Jean), Conducteur principal, Côtes-du-Nord, service maritime..................... 1er janv. 1899

M. **Moriceau** (Onésime), Conducteur principal, Loir-et-Cher, service ordinaire................. 1er janv. 1899

Date d'exécution.

M. **Villesèche** (Philippe), Conducteur de 1re classe, Haute-Loire, service ordinaire.................. 1er janv. 1899

Il est d'ailleurs maintenu en fonctions jusqu'à la liquidation de sa pension.

M. **Fox** (Joseph), Conducteur de 1re classe, en disponibilité pour raisons de santé............. 1er janv. 1899

M. **Vincent** (Joseph), Conducteur de 1re classe, Meurthe-et-Moselle, service ordinaire............ 1er janv. 1899

M. **Remy** (Eugène), Conducteur de 1re classe, en disponibilité pour raisons de santé........... 1er janv. 1899

M. **Huet** (Alexis), Conducteur de 1re classe, Loir-et-Cher, service ordinaire.................. 1er janv. 1899

M. **Hutier** (Aimé), Conducteur de 1re classe, en disponibilité pour raisons de santé.............. 1er janv. 1899

M. **Chédeville** (François), Conducteur de 1re classe, Aisne, service ordinaire........................ 1er janv. 1899

M. **Finily** (Marius), Conducteur de 1re classe, Vaucluse, service du Contrôle des travaux du chemin de fer d'Orange à l'Isle................. 1er janv. 1899

M. **Crouan** (Albert), Conducteur de 3e classe, en disponibilité pour raisons de santé............. 1er janv. 1899

8° DÉCÈS.

Date du décès.

M. **Poteaux** (Achille), Conducteur principal, Manche, détaché en qualité de Chef de Division à la Préfecture.................................. 30 sept. 1893

M. **Denat** (Jean), Conducteur de 1re classe, Ariège, détaché au service de l'hydraulique agricole.. 10 nov. 1898

M. **Guérin** (Léon), Conducteur principal, Côte-d'Or, service du canal de Bourgogne............ 7 déc. 1898

M. **Masson** (Joseph), Conducteur de 3e classe, Pas-de-Calais, service ordinaire................. 7 déc. 1898

M. **Humblot** (Jules), Conducteur de 2e classe, en disponibilité pour raisons de santé............. 11 déc. 1898

9° DÉCISIONS DIVERSES.

23 *novembre* 1898. — M. **Jaffrès** (Henry), Conducteur de 3e classe, détaché au service des Travaux publics du Tonkin et

remis à la disposition du Ministère des Travaux publics par le Département des Colonies, est attaché au service maritime du département des Côtes-du-Nord.

30 *novembre* 1898. — M. **Henriet** (Léon), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de la Nièvre, au service de la 2e section de la navigation de la Loire, est attaché, en outre, au service des études et travaux du chemin de fer de Bourges à Cosne.

Idem. — M. **Jannin** (Alexandre), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de la Seine, au service des études et travaux du chemin de fer de Voves à Toury, passe au service des études et travaux du chemin de fer de La Loupe à Brou, même département.

1er *décembre.* — M. **Mistral** (Jean), Conducteur principal, détaché au service des Travaux publics de la Régence de Tunis, est attaché, dans le département de la Loire, au service des études du canal de la Loire au Rhône.

Idem. — M. **Judas** (Pierre), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département du Loiret, au service de la 2e section de la navigation de la Loire, passe dans le département de la Seine-Inférieure, au service de la 4e section de la navigation de la Seine.

6 *décembre.* — M. **Mangot** (Jean), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de la Dordogne, au service des études et travaux du chemin de fer de Nontron à Sarlat, passe au service ordinaire du même département.

8 *décembre.* — M. **Poux** (Ernest), Conducteur principal, détaché au service des Travaux publics de la Régence de Tunis, est attaché, dans le département du Doubs, au service du canal du Rhône au Rhin.

13 *décembre.* — M. **Etchelle** (Jean), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département des Basses-Pyrénées, au service des études et travaux du chemin de fer de Bayonne à Saint-Jean-Pied-de-Port, passe au service des études et travaux de la ligne

de raccordement des Allées-Marines à Bayonne, même département.

19 *décembre* 1898. — M. **Jolibois** (Alfred), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de la Seine, au service de la 3e section de la navigation de la Marne, passe au service ordinaire du même département.

TABLES

DES LOIS, DÉCRETS, ETC.(*),

PUBLIÉS EN 1898.

PREMIÈRE TABLE.

RÉCAPITULATION PAR ORDRE CHRONOLOGIQUE.

DATES des décisions	INDICATION DES MATIÈRES	NUMÉROS des pages	NUMÉROS des articles
1897	LOIS.		
26 octobre	Loi ayant pour objet d'autoriser l'établissement de surtaxes locales temporaires s'ajoutant, s'il y a lieu, aux frais de gares et applicables aux marchandises et aux voyageurs en provenance ou à destination d'une gare ou halte de chemin de fer............	85	16
27 nov.	Loi ayant pour objet le rachat par l'Etat du canal du Midi et du canal latéral à la Garonne............	5	1
6 déc.	Loi relative à diverses mesures de décentralisation et de simplification concernant les services du Ministère des finances..................................	11	2
24 déc.	Loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique l'établissement, dans le département de l'Aisne, d'un chemin de fer d'intérêt local à voie étroite et à crémaillère, reliant la gare à la ville de Laon........	87	17
29 déc.	Loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique l'établissement, dans les départements du Gard et des Bouches-du-Rhône, d'un chemin de fer d'intérêt local, à voie étroite, de Nîmes à Arles-Trinquetaille.	90	18
1898			
24 janvier	Loi portant approbation d'une convention passée entre l'Etat et la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée......................	173	44
5 février	Loi ayant pour objet de modifier l'article 1er de la loi du 21 août 1882, portant déclaration d'utilité publique d'un chemin de fer de Gerbéviller à Bruyères.....	637	174
12 février	Loi ayant pour objet d'approuver une convention passée entre le Ministre des travaux publics et la		

(*) Pour la Législation et la Statistique étrangères, voir la table spéciale, p. 1162.

DATES des décisions	INDICATION DES MATIÈRES	NUMÉROS des pages	des articles
1898 9 avril	Loi concernant les responsabilités des accidents dont les ouvriers sont victimes dans leur travail........	638	175
Id.	Loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique l'établissement, dans le département d'Oran, d'un chemin de fer d'intérêt local, à voie étroite, d'Oran à Arzew..........	649	176
Id.	Loi ayant pour objet d'autoriser l'administration des chemins de fer de l'Etat à se charger de la construction et de l'exploitation d'un réseau de tramways dans le département de la Vendée............	652	177
13 avril	Loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement du chemin de fer de Bussière-Galant à Saint-Yrieix.............	659	178
Id.	Loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement du chemin de fer de Bort à Neussargues............	660	179
Id.	Loi ayant pour objet d'autoriser l'approbation, par décret rendu en Conseil d'Etat, des dispositions à prendre pour assurer l'exploitation, à partir du 1er août 1898, du chemin de fer de Saint-Georges-de-Commiers à La Mure......	661	180
Id.	Loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique l'établissement, dans le département de l'Aisne, d'un chemin de fer d'intérêt local, à voie normale, de Ribemont à La Ferté-Chevresis..................	753	200
Id.	Loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Seine-Inférieure, d'un chemin de fer d'intérêt local, à voie normale, de Montérollier-Buchy à Saint-Saëns.....	756	201
Id.	Loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique l'établissement, dans les départements du Doubs et du Jura, d'un chemin de fer d'intérêt local, à voie étroite, d'Andelot à Levier................	758	202
17 avril	Loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique l'établissement dans les départements du Pas-de-Calais et du Nord, d'un chemin de fer d'intérêt local, à voie normale, de Marquion à Cambrai...........	841	223
Id.	Loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique l'établissement, dans le département de l'Aisne, d'un chemin de fer d'intérêt local, à voie étroite, de Guise au Catelet.............................. ..	855	224
Id.	Loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique l'établissement, dans le département des Ardennes, des chemins de fer d'intérêt local de Monthermé-est à Hautes-Rivières et du Châtelet à Juniville.......	865	225

DATES des décisions	INDICATION DES MATIÈRES	NUMÉROS des pages	NUMÉROS des articles
1897	DÉCRETS.		
20 janvier	Décret autorisant la construction de logements à la gare de la Sénia (Ouest-Algérien).................	176	45
22 janvier	Décret approuvant les travaux de remaniement des voies de la gare de l'Agha (Ligne d'Alger à Oran)..	176	46
24 janvier	Décret approuvant les travaux d'agrandissement des stations de Saint-André et de Rognette (Chemins de fer du Sud)...............	177	47
31 janvier	Décret qui approuve le traité passé les 18 juin et 28 juillet 1896, entre la compagnie des chemins de fer de l'Est et la Compagnie du chemin de fer d'intérêt local d'Avricourt à Blamont et à Cirey, pour l'exploitation de ce chemin par la compagnie de l'Est...	560	135
22 février	Décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'un pont transbordeur sur la Charente, à Martrou.	178	48
Id.	Décret déclarant d'utilité publique la rectification de la route départementale n° 25 au droit du moulin de Saint-Julien (Haute-Garonne).................	178	49
19 mars	Décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'un raccordement à Saint-Ouen-l'Aumône (Ligne de l'Ouest)	179	50
23 mars	Décret allouant au département de la Lozère un subside de 1.435 fr. 27 pour acquisition de terrains (Route nationale n° 107 *bis*)........................	180	51
Id.	Décret déclarant d'utilité publique les travaux de rectification de la route nationale n° 43, à Aire (Pas-de-Calais)	180	52
26 mars	Décret autorisant la réfection du tablier du pont suspendu sur le Tech au Boulou (Pyrénées-Orientales)..	181	53
27 mars	Décret affectant au service des ponts et chaussées un terrain sis aux Beaumettes (Vaucluse)............	182	54
10 avril	Décret approuvant l'incorporation à la gare de Constantine de voies nouvelles.........................	565	136
14 mai	Décret approuvant des modifications au service des marchandises à la gare de Chartres........	566	137
22 mai	Décret approuvant la dérivation du canal du Nivernais dans la traversée de Clamecy et l'allongement de l'écluse de la Forêt.............................	567	138
1er juin	Décret approuvant la rectification de la route nationale n° 73, dans la côte du Chêne, entre Vermondans et Pont-de-Roide (Doubs)...................	568	139
5 juin	Décret approuvant la construction d'un abri pour voyageurs dans la gare de Blida..................	568	140
Id.	Décret approuvant des améliorations sur les lignes algériennes..	569	141
12 juin	Décret fixant les alignements du quai de la Poissonnerie, au port des Sables-d'Olonne (Vendée)..	570	142

DATES des décisions	INDICATION DES MATIÈRES	NUMÉROS des pages	des articles
1897 17 juin	Décret qui déclasse la section non exécutée du chemin de fer défini à l'article 1er du décret du 5 mai 1869, comprise entre Lalle et les mines de Rochoul..................	570	143
28 juin	Décret approuvant divers travaux aux gares de Soukaras, Clairfontaine et Tébessa (Ligne de Bône-Guelma)..	182	55
Id.	Décret approuvant l'exécution de divers travaux à la gare de Tébessa..........................	571	144
1er juillet	Décret déclarant d'utilité publique les travaux de construction d'une jetée avec quai à l'est du port de Cannes..	12	3
Id.	Décret relatif à la réfection des risbermes des quais de rive gauche du chenal au port des Sables-d'Olonne (Vendée)................................	13	4
Id.	Décret approuvant la réfection des risbermes au port des Sables-d'Olonne (Vendée)....................	571	145
Id.	Décret approuvant l'élargissement de la route départementale n° 27 (Haute-Garonne)	572	146
Id.	Décret approuvant l'établissement de clôtures aux gares de l'Hillil et de Perrégaux (Ligne d'Alger à Oran)	572	147
Id.	Décret approuvant l'établissement d'un cul-de-sac de sûreté à la gare de Sainte-Barbe-du-Tlélat.........	573	148
13 juillet	Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département d'Ille-et-Vilaine, d'une ligne de tramway entre Paramé et Cancale.............	13	5
20 juillet	Décret autorisant la Compagnie de l'Ouest-Algérien à contribuer à des dépenses d'amélioration...........	574	149
21 juillet	Décret affectant à la fois au transport des voyageurs et au service des marchandises le tramway de Saint-Malo à Saint-Servan et à Paramé........ ...	25	6
Id.	Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département du Doubs, d'une ligne de tramway entre Pontarlier et Mouthe..............	29	7
24 juillet	Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Seine, d'une ligne de tramway entre Neuilly (porte Maillot) et Suresnes.	101	19
25 juillet	Décret autorisant la reconstruction du pont suspendu à Port-Sainte-Marie...........................	574	150
31 juillet	Décret portant règlement d'administration publique pour l'exécution de l'article 5 de la loi du 29 mars 1897, concernant le droit du timbre établi sur les cartes, bons ou permis de circulation en chemin de fer...	107	20
6 août	Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département du Rhône, d'un tramway entre l'asile et le village de Bron........................	108	21
Id.	Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Drôme, d'un réseau de tramways..................................	112	22

DATES des décisions	INDICATION DES MATIÈRES	NUMÉROS des pages	NUMÉROS des articles
1897	*Suite des Décrets.*		
17 août	Décret autorisant l'exécution de travaux complémentaires au port de Mostaganem	114	23
Id.	Décret relatif à un engagement pris par la ville de Mostaganem pour contribuer aux travaux d'amélioration du port de cette ville	115	24
Id.	Décret autorisant l'exécution de travaux au bassin à flot du port de Bordeaux	116	25
Id.	Décret autorisant la chambre de commerce de Bordeaux à participer aux frais de construction d'une seconde forme de radoub au bassin à flot du port de Bordeaux	117	26
Id.	Décret approuvant la substitution à MM. Aubian et Jaubert, de la société anonyme dite compagnie des tramways électriques Bordeaux-Pessac comme concessionnaire du tramway de Bordeaux à Pessac	118	27
Id.	Décret approuvant des modifications au tracé de la ligne du tramway de Grenoble à Chapareillan	119	28
Id.	Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département de Maine-et-Loire, d'une ligne de tramway entre les terminus du tramway d'Angers à La Pyramide et Trélazé	120	29
Id.	Décret ayant pour objet de déclarer d'utilité publique l'établissement, dans le département des Bouches-du-Rhône, d'une ligne de tramway entre les allées de Meilhan et la gare Saint-Charles à Marseille	122	30
Id.	Décret autorisant la Chambre de commerce de Honfleur à établir et à administrer un service de remorquage au port de Honfleur	183	56
Id.	Décret autorisant l'agrandissement de l'usine élévatoire d'alimentation du canal de Roubaix	575	151
Id.	Décret autorisant la Compagnie du Sud de la France à augmenter son matériel roulant	575	152
Id.	Décret approuvant l'établissement d'un chemin aux abords du viaduc de la Madeleine (Ligne de Paris à Cherbourg)	576	153
Id.	Décret approuvant les modifications du tracé de la ligne de tramway de Grenoble à Chapareillan	577	154
Id.	Décret approuvant les dispositions relatives à l'exploitation du chemin de fer d'intérêt local de la Teste à l'Etang de Cazaux	577	155
18 août	Décret portant réorganisation des Services des travaux publics en Algérie	582	156
3 sept.	Décret déclarant d'utilité publique le chemin de fer reliant les mines de fer de Moulaine et d'Herserange aux usines de Mont-Saint-Martin et de Moulaine	184	57
5 sept.	Décret portant règlement général de la pêche fluviale	185	58
10 sept.	Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans la ville de Nantes, d'une ligne de tramway du		

DATES des décisions	INDICATION DES MATIÈRES	NUMÉROS des pages	NUMÉROS des articles
1897			
	Terminus des « Ponts » à la place de Pont-Rousseau	191	59
16 sept.	Décret approuvant la substitution à la société nouvelle des tramways de Nice de la Compagnie des Tramways de Nice et du littoral comme rétrocessionnaire d'un réseau de tramways	192	60
Id.	Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département des Alpes-Maritimes, d'une ligne de tramways entre Cagnes et Menton	192	61
Id.	Décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'une ligne de tramway entre la ville de Belfort, ses faubourgs et la commune de Valdoie	194	62
22 sept.	Décret approuvant la substitution à M. Joseph Barut de la Société anonyme dite « Compagnie des tramways d'Annecy à Thônes » comme concessionnaires du tramway d'Annecy à Thônes	197	63
Id.	Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Gironde, d'une ligne de tramway entre le village du Vigean et le bourg de Blanquefort	198	64
25 sept.	Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département du Nord, d'une ligne de tramway de Dorignies à Aniche	200	65
Id.	Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Gironde, d'une ligne de tramway entre Pessac et le village de l'Alouette	203	66
12 oct.	Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Seine, d'une ligne de tramways entre Joinville-le-Pont et Champigny	205	67
Id.	Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département de Seine-et-Marne, d'une ligne de tramway entre Melun et Barbizon	207	68
14 oct.	Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département de l'Ardèche, d'une ligne de tramway entre Vals-les-Bains et la gare d'Aubenas.	210	69
21 oct.	Décret approuvant la construction d'un abri à la gare de l'Agha, ligne d'Alger à Oran	874	226
23 oct.	Décret modifiant le tracé du tramway de Lèves à Bonneval dans le département d'Eure-et Loir	212	70
25 oct.	Décret approuvant les travaux d'agrandissement à la gare de Vienne (Isère)	874	227
9 nov.	Décret relatif à la fourniture des matériaux d'entretien des digues du mont Saint-Michel	213	71
Id.	Décret approuvant les travaux de dévasement du port de Nantes	875	228
12 nov.	Arrêté portant règlement pour le transport par chemin de fer des matières dangereuses et des matières infectes (exécutoire à partir du 1er avril 1898)	371	104
Id.	Décret déclarant d'utilité publique la nouvelle voie		

DATES des décisions	INDICATION DES MATIÈRES	NUMÉROS des pages	NUMÉROS des articles
1897	*Suite des Décrets.*		
	reliant la gare d'Aubagne à la route départementale n° 3 (Bouches-du-Rhône)	876	229
16 nov.	Décret déclarant d'utilité publique, dans la ville de Paris, l'assainissement de la vallée de la Bièvre	214	72
18 nov.	Décret déclarant d'utilité publique la rectification de la route nationale n° 113, dans les côtes Rousselle (Aude)	877	230
19 nov.	Décret approuvant l'établissement de portillons au passage à niveau de Saint-Amand (Ligne de Châteaumeillault à La Guerche)	877	231
20 nov.	Décret déclarant d'utilité publique les travaux à exécuter par la compagnie d'Orléans pour le prolongement du chemin de fer d'Orléans jusqu'au quai d'Orsay et l'établissement d'une gare terminus sur ce quai	215	73
Id.	Décret approuvant les travaux d'une halle couverte à la gare des Attafs-Carnot (Ligne d'Alger à Oran)	878	232
23 nov.	Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Vendée, d'un réseau de tramways à traction mécanique	216	74
Id.	Décret déclarant d'utilité publique la reconstruction du pont de Bléré sur le Cher (Indre-et-Loire)	879	233
Id.	Décret approuvant l'établissement à Ivry (Seine), par la Ville de Paris, d'une nouvelle usine élévatoire d'eau de rivière avec bassins filtrants	879	234
5 déc.	Décret approuvant divers travaux sur la ligne de Sainte-Barbe-du-Tlélat à Sidi-Bel-Abbès	880	235
7 déc.	Décret approuvant les travaux et fournitures effectués pendant 1896, sur la ligne d'Alger à Oran	881	236
22 déc.	Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Gironde, de trois lignes de tramways entre Bordeaux et les trois lignes de Caudéran, Saint-Médard-en-Jalles et Mérignac	269	90
24 déc.	Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département du Doubs, des lignes de tramways d'Audincourt à Montbéliard et de Valentigney au hameau de Beaulieu	273	91
Id.	Décret approuvant les travaux d'une voie de garage sur la ligne de Souk-Ahras à Tébessa	881	237
Id.	Décret approuvant l'établissement d'un pont à bascule sur la ligne de Philippeville à Constantine	882	238
Id.	Décret déclarant d'utilité publique la rectification de la route départementale n° 27 de Champagnole à Mouthe (Jura)	883	239
Id.	Décret déclarant d'utilité publique les travaux de consolidation du barrage du réservoir de Grosbois (Côte-d'Or)	883	240
Id.	Décret déclarant d'utilité publique la rectification de la route nationale 59, dans la côte de Gemaingoutte (Vosges)	884	241

DATES des décisions	INDICATION DES MATIÈRES	NUMÉROS des pages	NUMÉROS des articles
1897 27 déc.	Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Seine, d'une ligne de tramway entre le Champ de Mars à Paris et la place de la Mairie à Saint-Ouen	485	116
1898 4 janvier	Décret déclarant, d'utilité publique l'établissement dans le département du Rhône, d'une ligne de tramway entre Lyon-Vaise et Saint-Cyr-au-Mont-d'Or	488	117
Id.	Décret déclarant d'utilité publique, dans le département de l'Isère, l'établissement d'une ligne de tramway entre Gières et Domène	662	181
9 janvier	Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Loire-Inférieure, d'une ligne de tramway entre la place de la République et la gare des chemins de fer de l'Etat à Nantes	664	182
12 janvier	Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département de l'Isère, de deux lignes de tramways entre Saint-Jean-de-Bournay et Saint-Marcellin et entre la Côte-Saint-André et le Grand-Lemps	667	183
Id.	Décret approuvant la construction d'un bureau pour le chef de gare, à El-Affroun (Ligne d'Alger à Oran).	1059	304
14 janvier	Décret approuvant l'établissement d'une voie et de bouches d'eau pour la désinfection des wagons, à la gare de Saint-Charles (Ligne de Philippeville à Constantine)	1059	305
Id.	Décret approuvant la construction de deux réservoirs en tôle, à la gare de l'Oued-Fodda (Ligne d'Alger à Oran)	1060	306
Id.	Décret approuvant l'agrandissement du service des marchandises, à la gare d'Hussein-Dey (ligne d'Alger à Oran)	1061	307
21 janvier	Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, à La Rochelle, d'une ligne de tramway entre Tasdon et La Pallice	492	118
26 janvier	Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département d'Indre-et-Loire, de deux lignes de tramways entre Tours et Luynes et entre Tours et Saint-Avertin	495	119
5 février	Décret approuvant une convention passée entre le préfet de la Drôme et la Compagnie des chemins de fer de la Drôme, tendant à la modification du cahier des charges des tramways de la Drôme	672	184
Id.	Décret autorisant l'acquisition d'une drague destinée aux travaux du port de Lanouvelle (Aude)	674	185
Id.	Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département de Seine-et-Oise, d'une ligne de tramway destinée à prolonger le tramway de Saint-Germain-en-Laye à Poissy jusqu'au dépôt de cette ligne à Passy	674	186

DATES des décisions	INDICATION DES MATIÈRES	NUMÉROS des pages	NUMÉROS des articles
1898	*Suite des Décrets.*		
9 février	Décret approuvant la convention passée entre le préfet de la Seine et la Compagnie des Omnibus de Paris, en vue de modifier le tracé de la ligne de Passy-Louvre	677	187
10 février	Décret déclarant d'utilité publique l'établissement dans le département du Nord, d'une ligne de tramway entre Dunkerque et la gare de Rosendaël	678	188
24 février	Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département du Rhône, d'une ligne de tramway de Lyon-Saint-Just à Francheville-le-Haut.	681	189
23 mars	Décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer entre la mine de Champigneulles et le canal de la Marne au Rhin	684	190
25 mars	Décret autorisant la Chambre de commerce de Pont-Audemer (Eure) à établir et à administrer un service d'outillage public	685	191
Id.	Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département de l'Aude, d'un réseau de tramways	686	192
31 mars	Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans la ville du Mans, d'une voie de service destinée à relier le dépôt des voitures des tramways électriques au réseau de ladite ville	768	203
1er avril	Décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'un réseau de tramways dans la ville de Bourges.	769	204
Id.	Décret déclarant d'utilité publique le prolongement, dans le département du Jura, de l'embranchement du tramway d'Orgelet, entre Orgelet et Arinthod	773	205
2 avril	Décret autorisant la Chambre de Commerce de Bordeaux à installer l'éclairage électrique sur les quais et dépendances du port de Bordeaux	776	206
4 avril	Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département des Basses-Pyrénées, d'un réseau de tramways à traction mécanique	780	207
6 avril	Décret déclarant d'utilité publique des modifications au tracé du réseau des tramways de Dunkerque	793	208
7 avril	Décret approuvant une modification du tracé du tramway de Versailles à Maule, dans la traversée de Versailles et au terminus, à Maule	796	209
Id.	Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Haute-Saône, d'une ligne de tramway de Buccy-les-Gy à Frétigney	797	210
Id.	Décret déclarant d'utilité publique le chemin de fer aérien, reliant la mine de fer de Frouard aux Hauts-Fourneaux du même nom de la Société des Forges et Fonderies de Montataire, sur le territoire de la commune de Frouard	885	242
25 avril	Décret modifiant le tracé de la ligne de tramway de		

DATES des décisions	INDICATION DES MATIÈRES	NUMÉROS des pages	NUMÉROS des articles
1896	maisons. — Décret du 23 juillet 1884. — Qualité pour en assurer l'exécution. — (*Sieur Vincent.*)	281	95
20 nov.	Travaux publics. — Décompte. — Canaux de navigation. — (*Sieurs Védrine et Rigoux*)	281	96
Id.	Travaux publics. — Dommages. — Chemins de fer. — (*Sieurs Du.Ribert, Enot et autres contre la Compagnie de l'Ouest, de Lyon, ville de Limoges.*)	285	97
Id.	Voirie (grande). — Ports maritimes. — Amarrage de bateaux formant entrave à la navigation. — Contravention. — (*Ministre des travaux publics contre sieur Urvois et autres.*)	288	98
27 nov.	Travaux publics. — Décompte. — Poissonnerie des Sables-d'Olonne. — (*Ville des Sables-d'Olonne.*)	289	99
Id.	Travaux publics. — Décompte. — Cahier des charges du 6 décembre 1870. — (*Préfet de l'Ain contre sieur Miguet.*)	290	100
Id.	Travaux publics. — Décompte accepté; travaux supplémentaires non justifiés, en dehors de ceux portés au décompte supplémentaire. — (*Sieur Duclos contre commune de Labergement-les-Seurre.*)	499	120
Id.	Travaux publics. — Dommages. — Mines. — Arrêté préfectoral. — Périmètre interdit à raison du voisinage d'un chemin de fer. — Compagnie concessionnaire. — Droit à indemnité. — Redevances tréfoncières. — (*Compagnie de Lyon et autres contre divers.*)	500	121
Id.	Travaux publics. — Captage de sources par une ville. Dommages aux usines. — Syndicat des usiniers. — Capacité pour agir. — Procédure. — Requête: noms et domiciles des demandeurs. — Indemnités. — Consistance légale de l'usine. — Expertise. — (*Ville de Limoges contre Syndicat du Vincou et sieurs Martin du Puy-Tison et autres.*)	508	122
Id.	Travaux publics. — Dommages. — Syndicat. — Responsabilité. — (*Syndicat du canal de Cuxac-Lespignan contre commune de Fleury*)	510	123
11 déc.	Travaux publics. — Chemins de fer. — Décompte. — (*Sieurs Meyrueis et Ribot.*)	511	124
Id.	Travaux publics. — Chemins de fer. — Décompte. — (*Sieurs Meyrueis et Ribot.*)	513	125
Id.	Chemins de fer. — Décompte. — (*Ministre des travaux publics contre sieur Séron.*)	586	157
Id.	Travaux publics. — Occupation temporaire. — Dommages causés à la propriété occupée. — (*Sieur Laporte.*)	588	158
Id.	Voirie (grande). — Contravention. — Fouilles pratiquées à moins de 10 mètres d'une ligne de chemin de fer. — Prescription. — Amende. — (*Sieur Piquet.*)	589	159
Id.	Zone frontière. — Travaux exécutés sur un chemin mitoyen entre la France et la Belgique. — Avis de		

DATES des décisions	INDICATION DES MATIÈRES	NUMÉROS des pages	NUMÉROS des articles
1896	*Suite des Arrêts du Conseil d'État.*		
	la commission mixte des travaux publics). — (*Sieur Lemaire.*)..	590	160
18 déc.	Cours d'eau non navigables ni flottables. — Délimitation. — Arrêté préfectoral. — Excès de pouvoir. — (*Sieur de Pomereu.*)...........................	591	161
Id.	Travaux publics. — Compétence. — Double degré de juridiction. — Recours pour excès de pouvoir. — Canal d'irrigation. — Levée de sequestre. — Mise en demeure. — (*Sieur Garnier.*)..................	592	162
Id.	Travaux publics. — Décompte. — (*Ville de Lorient contre héritiers Laprie.*)	593	163
Id.	Travaux publics. — Résiliation. — Augmentation d'un sixième de la dépense. — Rapport des ingénieurs. — Communications. — (*Sieur Policand contre Syndicat de Pique-Pierre.*)......................	595	164
Id.	Travaux publics. — Mise en régie. — Arrêté de mise en demeure. — Nombre des ouvriers sur les chantiers. — (*Sieur Policand contre Syndicat de Pique-Pierre.*)..	596	165
Id.	Travaux publics. — Dommages. — Indemnité. — Procédure. — Conseil de préfecture. — Conclusions déposées à l'audience. — (*Compagnie d'Orléans contre sieur Collin.*)................................	598	166
26 déc.	Travaux publics — Chemins de fer. — Décompte. — Clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (*Sieurs Réveillac et Bardol.*)................	804	211
Id.	Travaux publics. — Chemins de fer. — Décompte. — — Clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (*Sieur Bordais.*)...................	809	212
Id.	Travaux publics communaux. — Lycée. — Décompte. — (*Sieur Bayle contre ville de Gap.*).....	817	213
Id.	Travaux publics communaux. — Voirie urbaine. — Décompte. — (*Sieurs Corre et Rosuel contre Ville de Brest.*)..	818	214
Id.	Travaux publics communaux. — Algérie. — Distribution d'eau. — Dommages aux usines. — (*Consorts Huchard et Amy*)............................	819	215
Id.	Travaux publics communaux. — Rues et places. — Travaux d'exhaussement de la rue et établissement de caniveaux n'ayant ni augmenté l'humidité des immeubles, ni rendu les accès plus difficiles: indemnité refusée. — (*Sieur Puyoo-Peyhau contre commune de Lahontan, Basses-Pyrénées.*)............	821	216
Id.	Travaux publics. — Dommages. — Compétence. — (*Sieurs Falgairolle, Prat et Giraud.*).............	822	217
1897 15 janvier	Cours d'eau. — Rivière d'Ourcq. — Ville de Paris. — Absence de curage et faucardement. — Dommages		

DATES des décisions	INDICATION DES MATIÈRES	NUMÉROS des pages	des articles
1897			
	en résultant. — Responsabilité de la ville. — (*Ville de Paris contre sieurs Lemoine, Beaufort et autres*).	904	250
15 janvier	Cours d'eau non navigables ni flottables. — Canal de déversement creusé de main d'homme. — Curage. — Pouvoir du préfet. — Nécessité du curage — (*Sieur Caumont de la Force, dame de Raigecourt, sieurs Luppé et Garderon.*)........	905	251
Id.	Travaux publics. — Décompte. — Chemins de fer. — (*Sieur Crudenaire*)............................	906	252
Id.	Travaux publics. — Décompte. — Génie. — Fort. — (*Sieur Fortier.*)................................	907	253
Id.	Travaux publics. — Honoraires d'experts. — Evaluation du conseil de préfecture contestée ; rejet. — (*Sieur Yvert.*)....	909	254
Id.	Voirie (grande). — Rivières navigables. — Domaine public. — Plantations établies sur un terrain susceptible d'être découvert par les eaux d'une rivière navigable coulant à pleins bords avant tout débordement : contravention ; condamnation à la suppression de ces plantations. — (*Sieur Tostain.*) ...	909	255
22 janvier	Travaux publics. — Dommages. — Adduction d'eaux. — Moulins — Perte de force motrice. — Responsabilité. — Action en garantie. — Double degré de juridiction. — Frais d'expertise. — (*Compagnie générale des Eaux et Ville de Rouen contre héritiers Caron.*)...................................	910	256
29 janvier	Communes. — Gaz. — Concessionnaire. — Contestations avec une compagnie d'électricité. — Compétence. — Installations de fils électriques sur la voie publique. — Avis favorable du Conseil municipal. — Responsabilité de la ville. — (*Société du Gaz de Saint-Amand.*)........	914	257
Id.	Communes. — Lumière électrique. — Installations sur la grande voirie. — Retrait d'autorisation. — Pas d'excès de pouvoir. — (*Société du Gaz de Saint-Amand.*)......................................	916	258
Id.	Travaux publics communaux. — Décret déclaratif d'utilité publique. — Délai imparti au concessionnaire pour s'en prévaloir. — Garanties financières. — Insuffisance alléguée par la ville — Réclamation du concessionnaire devant le conseil de préfecture. — Tardiveté. — (*Sieur et demoiselle Beïsson contre Ville de Marseille.*)..........	917	259
Id.	Travaux publics. — Dommages. — Dérivation d'un cours d'eau. — Corrosions. — Procédure. — Conseil d'Etat. — Double degré de juridiction. — (*Compagnie de Lyon contre sieur Terrier.*)..........	920	260
5 février	Travaux publics. — Décompte. — Chemins de fer. — Dommages. — Responsabilité. — Compétence. —		

DATES des décisions	INDICATION DES MATIÈRES	NUMÉROS des pages	NUMÉROS des articles
1897	de concours des communes. — Conditions. — (*Communes de Gençay et Lavoye.*)................	1033	297
26 février	Voirie (grande). — Fleuves servant d'accès à des ports maritimes. — Gironde. — Navire échoué. — Contravention. — Mode de libération. — Abandon du navire. — (*Ministre des travaux publics contre sieurs Caillol, Saint-Pierre et Provitola*)........................	1036	298
12 mars	Travaux publics. — Concession. — Canal. — Changements au devis. — Réception définitive. — Effets. — Extinction des obligations relatives à l'exécution des travaux. — Fin de la concession. — Réclamations du concédant. — Rejet. — (*Société de la Sambre française canalisée.*)........................	1038	299
1896	TRIBUNAL DES CONFLITS.		
1er août	Travaux publics. — Chemin de fer. — Suppression d'un passage. — Demande en rétablissement ou en dommages-intérêts. — Compétence. — (*Demoiselle Tahot contre chemin de fer de l'Ouest.*)...........	143	37
21 nov.	Travaux publics. — Syndicat autorisé. — Parcelle occupée. — Discussion sur l'étendue de l'engagement des associés. — Compétence. — (*Sieur Cellarier contre Association du canal de Gignac.*).......	245	83
Id.	Travaux publics. — Chemin vicinal. — Dommages aux personnes. — Enfant tué par la chute d'un chasse-neige mal posé. — Action contre le cantonnier. — Compétence judiciaire. — (*Sieur Féron contre Préfet de l'Aisne.*)........................	518	126
12 déc.	Voirie (grande). — Eaux de la Bièvre. — Action possessoire. — Domanialité. — (*Sieur Cauvin contre préfet de la Seine.*)........................	600	167
1897	CIRCULAIRES MINISTÉRIELLES.		
4 nov.	Installation des dortoirs des mécaniciens et chauffeurs dans les dépôts........................	43	10
1898 29 janvier	Chemins de fer. — Mesures de sécurité..............	248	84
3 février	Chemins de fer. — Amélioration du service des passages à niveau pour la circulation cycliste.........	249	85
17 février	Chemins de fer. — Indication du nom des gares et stations........................	250	86
19 février	Routes nationales. — Entretien des chaussées empierrées et chaussées pavées. — Nouveaux modèles de devis et cahiers des charges...................	292	101
4 mars	Routes nationales. — Sondages des chaussées. — Instructions........................	422	105
16 mars	Baux d'entretien des voies navigables et des ports		

DATES des décisions	INDICATION DES MATIÈRES	NUMÉROS des pages	NUMÉROS des articles
1898	*Suite des Circulaires ministérielles.*		
	maritimes. — Instruction concernant la rédaction des cahiers des charges	520	127
10 mai	Exploitation des voies ferrées des quais des ports. — Modification du règlement général du 15 juin 1888.		
16 mai	Saillie des auvents, des marquises et des bannes. — Modification de l'article 19 de l'arrêté réglementaire du 20 septembre 1858 sur les permissions de grande voirie	603	168
25 mai	Routes nationales. — Nouveau modèle de devis et cahier des charges pour les entreprises de rechargement	605	169
22 juillet	Règlements transactionnels d'entreprises de travaux. — Intérêts susceptibles d'être alloués aux entrepreneurs	607	170
6 août	Transport des matières dangereuses ou infectes. — Gaz comprimés à plus de 15 kilogrammes	824	218
12 sept.	Payement des mandats n'excédant pas 500 francs au profit de sociétés	825	219
24 oct.	Les conducteurs ne seront plus astreints qu'à une seule tournée régulière par mois	930	264
5 nov.	Traitement des sous-ingénieurs des ponts et chaussées, des conducteurs des ponts et chaussées et des contrôleurs des mines	1040	300

DEUXIÈME TABLE.

ANALYSE DES MATIÈRES PAR ORDRE ALPHABÉTIQUE.

CONTRAVENTIONS (*suite*) :
à l'amende. En conséquence, cette condamnation doit être prononcée même quand il s'agit d'une contravention qui n'est punie d'aucune amende. (*C. d'Et.*), 238.

— (2) Canaux de navigation. — Interception du passage dans une écluse. — Frais du procès-verbal. — Absence d'amende. — (*Ministre des travaux publics contre époux Pial.*) — Le fait par un batelier d'empêcher la fermeture des portes d'amont d'une écluse, de façon à empêcher la descente d'un autre bateau, constitue-t-il la contravention prévue par l'article 8 de l'arrêt du Conseil du roi du 24 juin 1777, ou celle prévue par l'article 4 du même texte? — Résolution dans ce dernier sens. — Frais du procès-verbal. — La condamnation aux frais du procès-verbal ne constitue pas une peine accessoire de l'amende. — En conséquence, cette condamnation doit être prononcée, alors même qu'il s'agit d'une contravention qui n'est pas punie d'une amende. (*C. d'Et.*), 1014.

— (3) Fleuves et rivières navigables. — Loire. Déversement de résidus industriels. — (*Ministre des travaux publics contre sieur Boutin-Douaud.*) — Le déversement par un mégissier dans le bras navigable d'un fleuve (la Loire) de laitance de chaux et de détritus de laine, provenant de sa tannerie, ayant eu pour effet de causer un envasement de nature à altérer et à embarrasser le lit du fleuve, constitue la contravention de grande voirie prévue et réprimée par l'article 9 du titre II de l'arrêt du Conseil du 23 juillet 1783. — Condamnation à l'amende et aux frais du procès-verbal, alors même que le dépôt aurait été en majeure partie causé par le mouvement des sables. (*C. d'Et.*), 1013.

— (4) Fouilles pratiquées à moins de 10 mètres d'une ligne de chemin de fer. — Prescription. — Amende. — (*Sieur Piquet.*) — Constitue une contravention de grande voirie le fait de pratiquer des fouilles à moins de 10 mètres d'une ligne de chemin de fer. — La prescription de l'amende étant acquise en vertu de l'article 640 du Code d'instruction criminelle, le délinquant doit être condamné à la réparation du dommage causé et aux frais du procès-verbal. (*C. d'Et.*), 589.

— (5) Port maritime. — Gril de carénage. — Recours incident. — Amende. — Arrêté préfectoral. — Signature. — Délégation. — (*Compagnie des apparaux du Havre.*) — La société, autorisée notamment à exploiter à titre précaire dans un port maritime un gril de carénage, qui reçoit l'ordre du préfet d'enlever ce gril ou de le réparer dans un certain délai, et qui n'exécute que partiellement cet ordre, commet une contravention de grande voirie. — En conséquence, condamnation au paiement des frais du procès-verbal et au remboursement des frais nécessités par l'enlèvement du gril. — Cette condamnation ne fait d'ailleurs pas obstacle à ce que la compagnie réclame devant la juridiction compétente les sommes qu'elle prétendrait lui être dues par l'État en vertu de l'acte de concession dont elle tient ses droits. — Arrêté préfectoral. — Signature du vice-président du conseil de préfecture. — Grief tiré de ce que ce fonctionnaire était sans qualité pour signer l'arrêté de mise en demeure d'enlèvement du gril. Rejet : la société requérante ne justifie pas que le vice-président du conseil de préfecture n'eût pas reçu une délégation régulière lui donnant qualité. — Recours incident. — Amende. — Le Ministre n'est pas recevable à demander, par la voie du recours incident, la condamnation d'un contrevenant à l'amende. — Vice de forme. — Le conseil d'Etat peut-il, en matière répressive, écarter comme sans intérêt un moyen tiré d'un vice de forme reproché à l'arrêté d'un conseil de préfecture, si la contravention lui paraît nettement résulter des mentions du procès-verbal ? — Résolution affirmative dans l'espèce. (*C. d'Et.*), 1024.

— (6) Fleuves servant d'accès à des ports maritimes. — Gironde. — Navire échoué. — Mode de libération. — Abandon du navire. — (*Ministre des travaux publics contre*

D

Décompte :

1° Travaux publics :

— (1) Canaux de navigation. — (*Sieurs Védrine et Rigoux.*) — Déblais. — Classification établie d'après le plan d'eau au moyen de métrés contradictoires dressés en cours d'exécution et variant suivant les diverses circonstances de la navigation : Régularité ; analogue. — Dommages causés à l'entreprise. — Interruption des travaux par suite d'irruption d'eau due à la malveillance et non imputable à l'administration : Rejet. — Arrêt prolongé des bateaux de déblais aux écluses par suite de l'application des règlements du canal : Pas d'indemnité. — Retard dans l'exécution des travaux dû à la faute des entrepreneurs : Rejet. — Ordres de service. — A défaut de réclamation contre les ordres de service dans le délai du cahier des charges, les entrepreneurs ne sont pas recevables à réclamer en raison des sujétions spéciales qui sont la conséquence de ces ordres. — Quantités résultant d'attachements acceptés ou non contestés dans les délais prévus : Rejet. — Réclamation non motivée : Non-recevabilité. — Travaux effectués directement par les ingénieurs, en raison de la mauvaise exécution par l'entreprise : Pas de privation de bénéfice. — Rejet de la demande d'indemnité. — Travaux non compris dans l'entreprise, non confiés aux entrepreneurs : Pas d'indemnité. (*C. d'Et.*), 281.

— (2) Chemins de fer. — Clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (*Sieur Pradines.*) Art. 23. — Matériaux employés de valeur inférieure à ceux prévus, réduction de prix. — Art. 32. — Augmentation du tiers des travaux. — Deux catégories distinctes de déblais rémunérées par des prix différents doivent être considérées comme des natures d'ouvrage distinctes. — La diminution du tiers des travaux ne donne pas lieu à indemnité lorsque le prix de ces travaux n'est pas rémunérateur, ou lorsqu'il ne fût devenu rémunérateur que par la violation des obligations de l'entrepreneur. — Art. 41. — Réclamations suffisamment précisées dans les vingt jours ; recevabilité ; ou se référant dans les vingt jours à des mémoires antérieurement produits : Recevabilité. — Art. 42. — Prix. — L'erreur dans la composition du prix du mortier provenant d'une erreur dans le dosage de la chaux ne saurait justifier une revision du prix prévu. — Art. 49. — Les intérêts ne sont pas dus à partir de la réclamation au ministre. — Carrière substituée à une autre : indemnité allouée pour allongement de parcours seulement, l'extraction dans la nouvelle carrière n'étant pas plus difficile que dans l'ancienne. — Sujétions pour le montage et le bardage des matériaux provenant de la substitution de carrière : indemnité accordée. — Déblais. — Clause forfaitaire. — Chemin de fer. — Art. 98 du devis. — Lorsqu'un prix moyen a été établi par nature de tranchées, et qu'il est stipulé que l'entrepreneur devra s'assurer avant l'adjudication de la nature et de la proportion des déblais, une réclamation ultérieure n'est plus recevable, alors même que l'entrepreneur prétendrait avoir été trompé par les sondages effectués par l'administration. — Mais cette clause ne fait pas obstacle à une demande d'indemnité à raison des difficultés exceptionnelles et imprévues que l'entrepreneur a pu rencontrer dans les déblais d'emprunts. — Force majeure. — Crues anormales ; dégâts, pertes d'outils et de matériaux ; indemnité allouée. — Fouilles des ouvrages d'art effectuées verticalement, boisage rentrant dans les prévisions, pas d'indemnité de sujétion. — Rabais. — Prix nouveaux pour ouvrages imprévus, proposés sans rabais, application du rabais, faute par les entrepreneurs de justifier que les prix établis n'étaient pas rémunérateurs. — Réclamations. — Rectifications à

DÉCOMPTE (*suite*) : ture, si, devant ce conseil, l'administration reconnaît que le tribunal est régulièrement saisi, elle ne peut plus, en appel, opposer la fin de non-recevoir tirée de l'article 70, § 3, des conditions générales. — Déchéance de réclamations formées plus de six mois après le règlement définitif des travaux de l'exercice ; — encore bien que l'administration ait consenti à discuter ces réclamations ; — encore bien qu'avant l'expiration du délai l'entrepreneur ait formulé devant le chef du génie diverses réclamations dont les unes ont été accueillies, et les autres rejetées, si, pour ces dernières, l'entrepreneur n'a pas renouvelé ses réclamations avant l'expiration du délai légal ; — encore bien qu'avant l'expiration du délai l'entrepreneur ait formulé des réserves dans une lettre au chef du génie à laquelle il n'a pas été répondu, si cette lettre ne renfermait aucune demande d'indemnité. — Recevabilité de réclamations formulées dans un mémoire remis au chef du génie avant l'expiration dudit délai — Approvisionnements faits par l'entrepreneur et utilisés pendant la régie ; mains-d'œuvre fournies par l'entrepreneur (triage, transport et mise en dépôts) remboursés à l'entrepreneur. — Cautionnement retenu à tort par l'Etat au-delà de l'année qui a suivi la résiliation prononcée au profit de l'entrepreneur ; allocation d'une indemnité représentant la différence d'intérêts. — Incendie. — Faute de l'administration non établie : rejet. — Prix du bordereau prévu par règlement de surface, non applicable aux déblais de fouille des murs. — Réclamations. — Délai — Sont recevables, bien que présentées en dehors du délai prévu, les réclamations qui ne sont que le développement des réclamations formulées en temps utile. — Demande nouvelle. — La demande présentée en temps utile est recevable alors même qu'au cours de la procédure le motif de cette demande aurait été modifié. — Résiliation prononcée au profit de l'entrepreneur comme conséquence de l'irrégularité reconnue de la mise en régie : indemnité allouée à raison du dommage subi par l'entrepreneur sur la vente des matériaux approvisionnés utilement à l'époque de la mise en régie. — Mise en régie. — Refus de donner un certificat de capacité. — Discrédit et perte de clientèle par l'entrepreneur : non-lieu à l'allocation d'une indemnité spéciale en dehors des indemnités accordées sur différents chefs. — Substitution par ordre du génie de matériaux nouveaux aux matériaux prévus : prix rémunérateur, pas de préjudice, non-lieu à indemnité. (*C. d'Et.*), 1031.

—(14) Poissonnerie des Sables-d'Olonne. — (*Ville des Sables-d'Olonne.*) — Architecte. — Responsabilité. — Allégation, vis-à-vis de l'architecte municipal, lequel n'a reçu aucune rémunération spéciale pour surveiller l'exécution des travaux, de fautes lourdes et d'un manque de surveillance. Rejet : aucun des griefs articulés ne rentre dans les cas prévus par les articles 1792 et 2270 du Code civil. — Augmentation ou diminution de plus d'un tiers des quantités prévues : non-lieu à allocation de l'indemnité prévue par les clauses et conditions générales des ponts et chaussées (art. 32), celles-ci n'étant pas applicables à l'entreprise. — Frais d'expertise. — Liquidation opérée directement par le conseil de préfecture, au lieu d'être faite par le président dudit conseil : Annulation ; renvoi devant le président. — Annulation par voie de conséquence de l'arrêté qui a statué sur l'opposition formée contre l'arrêté portant taxation. — Intérêts. — A défaut de disposition spéciale dans le contrat, ils doivent être alloués à compter de la demande en justice, et non de la réception définitive. — Prix nouveau. — Lorsqu'un travail ne répond pas aux prescriptions du devis, il y a lieu à fixation d'un prix nouveau. — Procédure. — Conseil d'Etat. — Intervention. — Justification d'un intérêt : intervention admise. — Retards dans le commencement des travaux, imputables à l'administration :

allocation d'une indemnité à l'entrepreneur. — Travaux imprévus : application des prix courants du pays et non des prix de la série d'entretien de la ville. — Allocation de 10 0/0 en sus du prix des travaux imprévus : Suppression de cette allocation, qui n'est justifiée par aucune disposition du contrat. (*C. d'Et.*), 289.

— (15) Routes nationales. — Clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (*Ministre des travaux publics contre sieur Blanc.*) — Art. 8. — L'entrepreneur n'étant tenu d'élire domicile à proximité des travaux que dans la quinzaine qui suit l'approbation de l'adjudication, sont inopérants les ordres de service et les mises en demeure qui, avant cette époque, lui sont notifiés à la mairie faute de domicile élu. — Art. 35. — Mise en régie prononcée à tort, à raison de l'insuffisance du nombre des ouvriers sur les chantiers : l'entrepreneur a réuni un aussi grand nombre d'ouvriers que le permettaient les circonstances locales, et il a satisfait aux réclamations des ingénieurs dans la mesure du possible. (*C. d'Et.*), 1015.

— (16) Travaux supplémentaires non justifiés, en dehors de ceux portés au décompte supplémentaire. — Décompte accepté. — (*Sieur Duclos contre commune de Labergement-les-Seurre.*) (*C. d'Et.*), 499.

2° *Travaux publics communaux :*

— (1) Cahier des charges du 6 décembre 1870. — (*Préfet de l'Ain contre sieur Miguet.*) — Réclamations non recevables ; présentées en dehors du délai prévu par l'article 41, elles tendent en réalité à une interprétation différente de certaines clauses du cahier des charges ou à la vérification des quantités d'ouvrages exécutés, et non au redressement d'erreurs matérielles, faux ou doubles emplois. (*C. d'Et.*), 290.

— (2) Chemins vicinaux. — Clauses et conditions générales du 6 décembre 1870. — (*Commune de Sauze contre sieur Faure.*) — Art. 33. — Suspension partielle des travaux pendant soixante-quatorze jours. Pas d'indemnité : l'entrepreneur n'aurait droit à indemnité que dans le cas de cessation absolue des travaux ou de leur ajournement pendant plus d'une année. — Art. 49. — Intérêts. — Lorsque l'entrepreneur n'a pu être entièrement soldé dans les trois mois qui suivent la réception définitive, il a droit à des intérêts pour le solde à partir du jour où il en fait la demande. — Retard dans la réception définitive par suite de la nécessité de procéder à une nouvelle adjudication, faute par l'entrepreneur de procéder aux réparations d'un pont : non-lieu à indemnité ainsi que pour retard de paiement pendant l'exécution des travaux. — Terrassements augmentés par suite de la modification du tracé d'un chemin vicinal ; règlement modifié à raison de l'excédent. (*C. d'Et.*), 277.

— (3) Compensation de dettes. — Procédure. — (*Ville de Lorient contre héritiers Laprie.*) — Approvisionnements de matériaux. — Absence de justification par les attachements : pas d'indemnité. — Compensation des dettes. — Un entrepreneur étant débiteur envers une ville de la différence entre son prix d'adjudication et celui d'une réadjudication, la ville ne doit pas être condamnée à lui payer le montant intégral des travaux effectués ; une compensation doit être opérée entre les deux dettes, jusqu'à due concurrence. — Travaux d'épuisement occasionnés par des fautes imputables à l'entrepreneur : pas d'indemnité. — Travaux imprévus — Absence de justification d'un ordre écrit en imposant l'exécution ; pas d'indemnité — Procédure. — Conseil de préfecture. — Interprétation. — Un arrêté qui, sous prétexte d'interprétation, modifie une précédente décision, doit être annulé. (*C. d'Et.*), 593.

— (4) Lycée. — (*Sieur Bayle contre ville de Gap.*) — Carrière ouverte par l'entrepreneur avec le consentement de l'administration et fournissant des matériaux équivalents à ceux en usage dans la région ; interdiction par l'administration d'en employer les matériaux :

DOMMAGES (*suite*) :
Compagnie concessionnaire. — Droit à indemnité. — Redevances tréfoncières. — (*Compagnie de Lyon et autres contre divers.*) — Fixation de l'indemnité. — Pour établir le chiffre de l'indemnité due, le conseil de préfecture a pu rechercher la consistance du gîte minéral dans le périmètre interdit, grâce aux travaux d'exploitation déjà faits et tenir compte de la durée de l'exploitation et du retard dans la réalisation des redevances tréfoncières qui en est la conséquence.—(*CompagniedeLyon contre Tézenas*, 1re esp.). — Il y a lieu aussi de tenir compte des difficultés d'extraction et des autres causes qui auraient pu influer sur l'exploitation (*Houillères de Rive-de-Gier*, 2e esp.), notamment des dangers d'incendie (*Compagnie de Lyon contre David*, 4e esp.). — Les frais généraux et les frais d'épuisement doivent être déduits pour fixer le bénéfice net (*Houillères de Rive-de-Gier*, 2e esp.). — L'éventualité de la levée de l'interdiction ne saurait, au contraire, être prise en considération si l'importance des frais que nécessiterait la reprise de l'exploitation devait rendre l'opération trop onéreuse (*Houillères de Rive-de-Gier*, 2e esp.) ; — *Compagnie de Lyon contre Thiollière*, 3e esp.). — Droit à indemnité. — Question transitoire. — Loi du 27 juillet 1880. — En présence d'un arrêté par lequel le préfet, antérieurement à la loi du 27 juillet 1880, interdit, jusqu'à ce qu'il en soit autrement ordonné, l'exploitation d'une partie de concession minière, en vue de protéger un tunnel dépendant d'une voie ferrée, les concessionnaires de mines, aussi bien que les propriétaires de la surface, sont fondés à demander à la compagnie exploitante la réparation du dommage résultant soit de l'interdiction d'extraire les produits de la mine, soit de la suppression des redevances tréfoncières auxquelles ils auraient eu droit si la mine avait continué à être exploitée. (*Compagnie de Lyon contre Tézenas*, 1re esp. ; — *Houillères de Rive-de-Gier*, 2e esp.) — Un concessionnaire de mines, dont la concession, antérieure à celle d'un chemin de fer qui vient traverser son périmètre, ne contient aucune clause qui prohibe, en vue de l'établissement de ce chemin, l'exploitation d'une partie de ce périmètre, est fondé à réclamer une indemnité à raison de l'interdiction qui lui a été faite, par décision ministérielle, d'opérer aucune extraction à moins d'une certaine distance de l'axe du chemin de fer. (*Houillères de Rive-de-Gier*, 2e esp.) — Ayants droit à l'indemnité. — Les droits des parties comme ayants droit du concessionnaire étant reconnus par elles, l'indemnité leur est allouée dans la proportion de leurs droits (*Houillères de Rive-de-Gier*, 2e esp.). — Lorsqu'une partie de la propriété du tréfonds est contestée, l'indemnité afférente à cette partie doit être réservée (*Compagnie de Lyon contre Tézenas*, 1re esp.) — Intérêts. — Il n'y a lieu d'allouer les intérêts d'une indemnité du jour où ils sont demandés, qu'autant que le droit à indemnité existait à cette époque. — Si le droit n'est né qu'ultérieurement, les intérêts ne sont dus que du jour où ils sont demandés à nouveau, (*Compagnie de Lyon contre Tézenas*, 1re esp. ; — *Houillères de Rive-de-Gier*, 2e esp.) — Les intérêts ne sont pas dus à partir de l'arrêté d'interdiction, mais seulement du jour de la demande en justice. (*Houillères de Rive-de-Gier*, 2e esp.) (*C. d'Et.*), 500.

— (14) Occupation temporaire. — Dommages causés à la propriété — (*Sieur Laporte.*) — Ballastière ouverte sur une propriété dans des conditions telles que le cours d'une rivière s'est modifié, qu'une partie de la propriété a été enlevée à toute culture et qu'une autre partie a été transformée en îlot exposé aux inondations. Entrepreneur condamné à payer au propriétaire la valeur totale des terrains envahis par les eaux et à l'indemniser de la dépréciation subie par la parcelle transformée en îlot. — Fixation du prix du terrain et de l'indemnité pour dépréciation. (*C. d'Et.*), 588.

OCCUPATION TEMPORAIRE (*suite*) :
— (2) Durée. — Loi du 29 décembre 1892. — Question transitoire. — Terrain occupé antérieurement à la promulgation de la loi. — Conseil d'Etat. — Recours — (*Sieur de Lareinty-Tholozan.*) — Durée de l'occupation temporaire. — Terrain occupé avant la promulgation de la loi du 29 décembre 1892. — La durée de l'occupation d'un terrain antérieure à la loi du 29 décembre 1892 entre en compte pour la fixation des cinq ans après lesquels l'occupation doit cesser. — En conséquence, doit être annulé un arrêté par lequel un préfet a prolongé pour trois années une occupation de terrain remontant déjà à quatorze ans, et qui devait expirer en 1894. — Conseil d'Etat. — Refus de prendre une décision pour l'avenir. — Recours. — Non-recevabilité. — N'est pas recevable le recours formé contre une dépêche, par laquelle le Ministre, sollicité d'interdire à l'avance le renouvellement d'une occupation de terrain, a fait connaître au propriétaire qu'il ne pouvait faire droit à sa demande. (*C. d'Et.*), 138.
— (3) Occupation temporaire et extraction de matériaux. — (*Sieur de Lareinty.*) — Carrières inexploitées. — L'indemnité due, en ce qui touche des parcelles ne renfermant pas de carrière en exploitation au moment où elles ont été occupées, ne peut comprendre que la réparation du dommage, et non la valeur des matériaux extraits. — L'écoulement des eaux d'une carrière ne peut pas, alors qu'il s'agit d'une carrière déjà exploitée lors de l'occupation, donner lieu à l'allocation d'une indemnité spéciale, distincte du prix des matériaux extraits. — Cet écoulement ne constitue qu'une conséquence de l'exploitation. — Parcelles non occupées. — Il n'y a pas lieu d'allouer une indemnité pour des parcelles comprises dans les arrêtés d'occupation, mais non effectivement occupées. — Procédure. — Conseil de préfecture. — Chose jugée. — Arrêté ayant alloué une indemnité avant qu'il ait été procédé à une expertise ordonnée par le conseil d'Etat : annulation. — Qualité pour réclamer. — Vendeur et acquéreur. — L'acquéreur de terrains, occupés pour l'exécution de travaux publics et sur lesquels une voie ferrée a été construite, a droit à une indemnité égale à celle qu'aurait pu réclamer le vendeur pour le dommage à lui causé dans le présent par l'existence de cette voie ferrée. — Mais il ne saurait se prévaloir du préjudice spécial résultant de ce que ces parcelles ont été englobées par lui dans un vaste domaine créé depuis cette époque. — En ce qui touche les sommes dues pour dépréciation définitive, l'acquéreur qui ne justifie pas être cessionnaire des droits à indemnité du vendeur ne saurait présenter aucune réclamation pour les dommages antérieurs à l'acquisition. — L'indemnité pour les dommages postérieurs ne pourra être fixée qu'à la fin de l'occupation. (*C. d'Et.*), 235.
— (4) Expertise. — (*Sieur Fortier contre sieur d'Hespel.*) — Destruction des travaux de drainage effectués par les locataires du terrain occupé : diminution du rendement des récoltes ; allocation d'une indemnité au propriétaire. — Indemnité pour dépréciation permanente. — Intérêts. — Le propriétaire a droit à l'allocation des intérêts de cette indemnité. — Ces intérêts ne font pas double emploi avec l'indemnité qui lui est allouée à raison de la privation de jouissance subie par ses locataires et qui constitue le remboursement des sommes qu'il a dû payer à ces derniers. — Procédure. — Conseil de préfecture. — Expertise. — Défaut de visite des lieux. — Lorsque la seule irrégularité relevée contre une expertise résulte du défaut de visite des lieux par les experts, le conseil de préfecture peut valablement se borner à charger ces derniers de compléter sur ce point leur travail, sans prononcer la nullité de l'expertise. — Signification des arrêtés ordonnant une expertise. — Les arrêtés de cette nature ne doivent pas être signifiés par exploit d'huissier. Il suffit que les parties aient été avisées en temps utile du

S




UNIVERSITY OF MICHIGAN
3 9015 06576 4881